

## Mallorca y el comercio con América, 1730-1830. Por una recapitulación general\*

CARLES MANERA

Las relaciones entre el continente americano y la sociedad mallorquina no han sido tratadas, hasta el momento, sino de forma muy parcial. Los estudios sobre la presencia insular en América se han reducido casi exclusivamente a glosar la labor religiosa de los frailes isleños quienes, movidos por sus deseos evangelizadores —bien vistos, por otra parte, por la monarquía borbónica—, emigran a tierras extrañas para desarrollar su obra redentora. Nada o poco se ha dicho sobre las relaciones mercantiles con las colonias, la tipología de vínculos que generaron, los hombres que contribuyeron a su fomento desde principios del Setecientos, o el impacto económico que ello tuvo —si así fue— en la formación social mallorquina. La explicación a este olvido radica en la construcción de otro mito histórico, tan cuestionable como el anterior, que establecía que catalanes, valencianos y mallorquines no pudieron traficar con indias hasta los Decretos de 1765 y 1778.<sup>1</sup> Por consiguiente, se ha pretendido certificar

---

\* Texto revisado de la ponencia que presenté en el curso "Comercio americano y desarrollo regional en la España del siglo XVIII", impartido en la *Universidad Internacional Menéndez Pelayo* (Sevilla, octubre de 1987). En este trabajo se actualizan los principales resultados de las investigaciones sobre el tema, que he desarrollado con mayor amplitud en mi libro *Comerç i capital mercantil a Mallorca, 1720-1800* (Palma de Mallorca 1988). Se incorporan, además, otros materiales archivísticos inéditos y algunos de los argumentos expuestos en la comunicación "La presencia mallorquina en América en el siglo XVIII: comerciantes y religiosos. Por un nuevo planteamiento sobre su significación histórica", escrita conjuntamente con Gonçal López Nadal, y leída en el *VII Congreso de Historiadores Latinoamericanistas Europeos* (Szeged, Hungría, septiembre de 1987). El marco cronológico que he fijado es orientativo.

<sup>1</sup> La literatura al respecto es prolija, pero sólo cabe citar a sus más acendrados defensores. Según A. Rovira i Virgili, "*Catalunya, sense la unió a Castella iniciada pels Reis Catòlics, hauria participat directament, ben segur, en les grans descobertes del segle XV, hauria conservat i accentuat el seu caràcter de nació marítima*", *Història Nacional de Catalunya* (Barcelona 1934), IV, pp. 146-147; mientras para P. Voltes Bou, el año 1778 "*fou quan la bandera de la matrícula catalana onejà per primera vegada en els ports d'Amèrica que fins aleshores no havien pogut contemplar-la... immediatament, s'alçaren gran nombre de fàbriques en el territori català, totes elles treballant per a Amèrica*", *Catalunya i la llibertat de comerç amb Amèrica* (Barcelona 1964), p. 14. Más recientes, pero en la misma línea interpretativa, son las contribuciones de M. Aureli Vila, para quien la Corona impidió la intervención catalana en América hasta los años finales del siglo XVIII; y F. Sandiunen-

que sus contactos con el mundo ultramarino, lejos de llevar toda la carga especulativa que suponen las transacciones comerciales —y su aportación a la sobre-explotación de la fuerza de trabajo indígena—, se ceñían a una labor meramente educativa, “evangelizadora”, sin ningún interés económico; estricta-

---

ge i Turull quien, en un intento de unificar “mediterraneidad” y americanismo, llega a afirmar que la exclusión catalana no pudo aportar a indias el “*sentit mediterrani de les coses*” —sin que se nos llegue a explicar qué quiere decir esto—, sugiriendo que ello ha influido en las condiciones económicas, sociales y culturales de los países latinoamericanos. Sandiumenge parece insinuar que el subdesarrollo actual de Latinoamérica puede tener sus causas más remotas en la falta de hombres mediterráneos en el descubrimiento, lo cual no deja de ser una simpleza más de las muchas que suelen plantearse cuando se trata de determinados temas. Véase, respectivamente, “La intervenció catalana a Amèrica. Segles XVI, XVII i XVIII” y “Mediterrània, ‘assignatura pendent’ a les Amèriques”, ambos trabajos resumidos en las actas de las *Primeres Jornades d’Estudis Catalano-Americanans* (Barcelona 1985), pp. 338 y 342. Estos posicionamientos —u otros paralelos— tienen, según C. Martínez Shaw, tres vertientes claras: una erudita que resalta aspectos tales como la catalanidad de Cristóbal Colón, el proceso pionero de colonización y evangelización con participación catalana o la contribución financiera de los hombres de la Corona de Aragón a la primera expedición ultramarina; en definitiva, facetas que acentúan el papel de Catalunya. Por otra parte, los postulados nacionalistas-románticos persisten en la tesis del apartamiento de la Corona de Aragón en relación a los intercambios con indias, de forma que acusan a los castellanos de la debilidad económica del Principat como causa directa de esa política restrictiva. Finalmente, otra visión señala la no intervención catalana en la explotación colonial, lo cual disculpa a la Corona de Aragón de los actos depredadores que se cometieron. Cfr., “Catalunya i el comerç amb Amèrica: final d’una llegenda”, *L’Avenç*, núm. 15, pp. 19-23; “Cataluña y el comercio con América. El fin de un debate”, *Boletín Americanista*, núm. 30, pp. 223-236. Véase también, J. M.<sup>a</sup> Delgado/J. M.<sup>a</sup> Fradera, “El comerç entre Catalunya i Amèrica, 1680-1898. Un intent de síntesi històrica”, en DD.AA., *El comerç entre Catalunya i Amèrica, segles XVIII i XIX* (Barcelona 1986), pp. 13-21; J. M.<sup>a</sup> Delgado, “Amèrica y el comercio de indias en la historiografía catalana (1892-1978)”, *Boletín Americanista*, núm. 28, pp. 179-187. En el sentido de la legalidad e ilegalidad cuanto a la participación catalana en el tráfico americano, cabe recordar que los textos son muy claros a partir, sobre todo, de Carlos V: las cédulas de 1524 y 1526 abren los puertos de Ultramar a todo el mundo, y si bien el paso a indias se verá restringido a los extranjeros, esta disposición no afecta a aragoneses, catalanes, valencianos y mallorquines. Felipe II sigue la política de su antecesor, ya que se “*declara por extranjeros de los Reinos de las Indias y de sus costas, puertos e islas adyacentes para no poder estar ni residir en ellas a los que no fueren naturales de estos nuestros reinos de Castilla, León, Aragón, Valencia, Cataluña y Navarra y de las islas Mallorca y Menorca por ser de la Corona de Aragón*”; cfr. C. Martínez Shaw, “Cataluña y el comercio...”, p. 29; E. Otte, “Los comienzos del comercio catalán con América”, *Homenaje a Jaime Vicens Vives* (Barcelona 1967), II, pp. 463 y 473. El retroceso demográfico y económico de Barcelona desde los últimos años del XV hasta el XVII explica la reducida aportación catalana en el comercio americano, y en absoluto las reglamentaciones legales incumplidas siempre y neutralizadas por otras que otorgan a los catalanes un trato igualitario respecto a los castellanos; consúltese, P. Vilar, “El declive catalán de la Baja Edad Media. Hipótesis sobre su cronología”, *Crecimiento y desarrollo* (Barcelona 1980), pp. 252-331. Cabe añadir que investigaciones recientes, surgidas a partir de los presupuestos de la extraordinaria obra de P. Vilar (*Catalunya dins l’Espanya Moderna*, Barcelona 1964), desprovistas de toda carga victimista o ensalzadora, han revisado las viejas ideas y situado en un plano más objetivo la realidad del comercio americano. Me refiero básicamente a las tesis de C. Martínez Shaw, (*Cataluña en la Carrera de Indias*, Barcelona 1981), J. M.<sup>a</sup> Oliva (*La Real Compañía de Comercio de Barcelona a indias*, tesis doctoral inédita, Barcelona 1982), J. M.<sup>a</sup> Delgado (*Catalunya y el sistema de Libre Comercio, 1778-1818: una reflexió sobre las raíces del reformismo borbónico*, tesis doctoral inédita, Barcelona 1981) y J. M.<sup>a</sup> Fradera (*Indústria i mercat. Les bases comercials de la indústria catalana moderna*, Barcelona 1987). A estas aportaciones deben sumarse las sugerentes interpretaciones de J. Fontana, principalmente “Comercio colonial y crecimiento económico: revisiones e hipótesis”, en J. Fontana (editor), *La economía española al final del Antiguo Régimen. III. Comercio y colonias* (Madrid 1983), pp. XIII-XXXIV. Para un estado de la cuestión a nivel bibliográfico, ver J. M.<sup>a</sup> Delgado, “Comercio colonial y crecimiento económico en la España del siglo XVIII. La crisis de un modelo interpretativo”, *Manuscrits*, núm. 3, pp. 23-40.

mente mística. Partiendo de estos parámetros, el presente trabajo se plantea en torno a dos ejes. En primer término, interesa reflexionar acerca del carácter colonizador de las empresas religiosas mallorquinas. En segundo lugar, se pretenden exponer las coordenadas generales de la actuación comercial insular en América, destacándose principalmente dos aspectos básicos: la infraestructura creada por el capital mercantil mallorquín, y el alto aprovechamiento de los diferentes circuitos que conlleva el tráfico colonial.<sup>1 bis</sup>

— I —

Espiritualidad y colonización; cabe preguntarse si pueden entenderse separadamente ambas matizaciones. Creo que no son sino dos vehículos inevitablemente entrelazados en un mismo proceso de expansión. La presencia religiosa de los mallorquines en indias durante el XVIII no dista mucho, en su concepto intrínseco, del espíritu con que emprendieron sus aventuras los portugueses —buscar oro y servir a Dios, como también lo harían los conquistadores españoles que siguieron a Colón, en su doble afán de enriquecerse y ganar almas para el Hacedor—. Las cosas, por lo visto, no habían cambiado tanto; simplemente, con el paso del tiempo, tras el declive del gran imperio, se habían vuelto más sutiles, por lo que requerían de procedimientos más finos. Sin embargo, y según los firmes partidarios de los procesos evangelizadores,<sup>2</sup> en sus primeros pasos por las colonias, Junípero Serra —glosado hasta la saciedad en unos momentos en que, además, interesa destacar políticamente ciertos aspectos de los contactos entre Mallorca y América— creó su propio estilo de misionar: con la cruz y el arado (*cum cruce et aratro*) estaba organizando el sistema productivo de las tierras convertidas en misiones, alterando las viejas costumbres y utilizando la nueva tecnología que tenía a su alcance; la relativa docilidad de la mano de obra indígena, moldeada por sermones que rezumaban resignación y sacrificio, le permitía tales proyectos.<sup>3</sup>

<sup>1 bis</sup> No presento aquí las cifras concretas para el período del Libre Comercio, toda vez que ya han sido publicadas en otros lugares, con lo cual no se caerá en reiteraciones innecesarias; sin embargo, apporto las referidas al quinquenio 1824-1829, inéditas hasta el momento.

<sup>2</sup> G. ALOMAR, *Historia de las Baleares* (Palma de Mallorca 1979), pp. 392-399. *Infra*, nota núm. 3.

<sup>3</sup> La bibliografía sobre la presencia religiosa en América es abundante y, en términos generales, está cortada por el mismo patrón: el enaltecimiento de la labor evangelizadora que, presentada sin un mínimo aparato crítico, subraya lo positivo que fue para los indios —incluso desde el punto de vista cultural— el establecimiento de las misiones. Exponer aquí la lista de trabajos convertiría esta nota en una nómina de títulos excesivamente extensa; véanse, a modo de ejemplo, ya que sirven como indicativos, los de M. Geiger, *Palou's life of Fray Junípero Serra* (Washington 1955); R. Majó, *Vida y hechos de fray Junípero Serra* (Madrid 1956); D. Englebert, *Fray Junípero Serra* (México 1957); A. Igual, *Fray Junípero Serra* (Barcelona 1958); B. Font Obrador, "El padre lector Junípero Serra", *Bolletí de la Societat Arqueològica Luliana*, núms. 810-811, pp. 121-129 (este último autor citado tiene una vastísima producción sobre la obra de los religiosos mallorquines en América); F. Weber, *Junípero Serra. Contribución al bicentenario de su muerte* (Palma de Mallorca 1983); E. M. Coronado, *Descripción e inventarios de las misiones de Baja California, 1773* (Palma de Mallorca 1987); o la reciente traducción al castellano de la obra del ya citado M. Geiger, *The life and times of Fray J. Serra or The man who never turned back (Vida y época de fray Junípero Serra o el hombre que nunca retrocedió*, Palma de Mallorca 1987). Esta pretensión evangelizadora, cristianizadora,

Lo más destacable de la actuación de los franciscanos mallorquines, según sus evocadores isleños, ha sido lo referido exclusivamente a los aspectos religiosos, a las aperturas de iglesias y conventos y a la conversión de indios; es decir, la evangelización de la nueva provincia "conquistada". En un segundo término se ha situado la aportación cultural, consistente en textos que abarcan desde tratados hasta observaciones particulares de tipo naturista, ya sobre botánica, ya sobre zoología; de los mallorquines se ha afirmado, también, que fueron buenos narradores y cronistas de aquellas expediciones. En estos aspectos, religiosos y culturales, confluye el espíritu de los ideales cristiano e "ilustrado" que caracterizan, según algunos, a quienes optaron por la empresa evangelizadora de California. Porque no puede olvidarse que la época dorada de estos procesos cristianizadores en el Setecientos coincide con el reformismo ilustrado.

El proyecto de los Borbones pretendía, fundamentalmente, resituarse la política colonial: unos ricos mercados semi-perdidos, debido a la decidida incursión en ellos de los comerciantes extranjeros y a la propia incapacidad del aparato productivo español, debían ser recuperados para la metrópoli, necesitada de rentas. En este aspecto, las reformas mercantiles, y principalmente los decretos de Libre Comercio, junto a la elaboración de memorias sobre la situación industrial, persiguen esencialmente el mantenimiento de una población dispersa, fácilmente controlable por parte de los organismos del Antiguo Régimen, a la vez que un incremento de las recaudaciones fiscales —algunos productos se verán sensiblemente gravados con los nuevos aranceles, lo que provocará la ruina de determinadas manufacturas—. <sup>4</sup> En el primer caso, la incenti-

---

es una constante que las instituciones eclesiásticas tradicionales —y los grupos sociales que las azuzan— han repetido con tácticas similares no sólo en las diferentes etapas de la colonización, sino también en ámbitos que, a primera vista, poco tienen que ver con la captación de almas. Recuérdense, por ejemplo, los planes de las organizaciones de caridad —controladas por las iglesias— en el Londres de fines del siglo XIX: se trataba de cristianizar y "civilizar" las zonas pobres, obreras, de la ciudad, sobre todo en los momentos de conflictividad social (1840-1850, 1866-1872, 1883-1888), dada la combinación de factores como el alto número de parados, la agitación en el extranjero y las epidemias de cólera. Las clases pudientes pensaban que había un lazo muy estrecho entre la mendicidad, el crimen y los desórdenes políticos; se imponía, pues, reformar los hábitos de la clase obrera a través del control de su medio físico e institucional, en base a la idea de los efectos civilizadores de una política inter-clasista. La "visita a los pobres" —como la "visita a los indios"— fue promovida por la Iglesia, reforzándose mediante una activa labor misionera que perseguía controlar la fuerza de trabajo, variar las pautas culturales y evitar, en suma, posibles trastornos sociales. Véase G. Stedman Jones, *Outcast London* (Londres 1971), pp. 400-407; del mismo autor, "Cultura y política obreras en Londres, 1870-1900: notas sobre la reconstrucción de una clase obrera", *En Teoría* núms. 8/9, especialmente pp. 40-52. En ese mismo sentido y para el caso español, cfr. J. Fontana, *Cambio económico y actitudes políticas en la España del siglo XIX* (Barcelona 1975), pp. 78-79.

<sup>4</sup> D. BRADING, "El monopolio de Cadis i el Lliure Comerç", actas de las *Segones Jornades d'Estudis Catalano-Americans* (Barcelona 1987), pp. 103-118; J. M.<sup>a</sup> DELGADO, "El impacto de las crisis coloniales en la economía catalana (1787-1807)", en J. Fontana (editor), *op. cit.*, pp. 97-170. El carácter fiscal de la aplicación de las reformas mercantiles se advierte en los trabajos más recientes de J. M.<sup>a</sup> Delgado —si bien este aspecto ya fue planteado en su tesis doctoral— "Presión fiscal y asignación de recursos en la monarquía borbónica", *Manuscrits*, núms. 4/5, pp. 25-40; "Libre Comercio: mito y realidad", en T. Martínez Vara (editor), *Mercado y desarrollo económico en la España contemporánea* (Madrid 1986), pp. 69-83. Delgado sostiene que la tendencia a reforzar la presión fiscal sobre el tráfico con América se confirma con los decretos de Libre Comercio, a través de una serie de modificaciones que pretendieron incrementar las percepciones aduaneras de la Corona.



vacación de la industria popular, bien conocida en España antes de los famosos *Discursos* de Campomanes, suponía proporcionar a los sectores sociales más empobrecidos, posibles protagonistas de hechos similares a los acontecidos en el Motín de Esquilache (1766), un recurso suplementario de sus ingresos ordinarios.<sup>5</sup> Se manifestaba así la tranquilidad interior, necesaria para desarrollar una política colonial eficiente. En relación al segundo aspecto, las colonias debían jugar el papel que las teorías económicas estaban diseñando: un amplio mercado consumidor de los géneros metropolitanos y un vasto centro de oferta de materias primas, con el subsiguiente cobro de las tasas impositivas. El fomento de las misiones se inserta en este último objetivo: facilitar la creación de una demanda, posibilitar la formación de una infraestructura que genera un determinado consumo de mercaderías peninsulares. La faceta exterior de la estrategia se cumplía, cerrando el ciclo.

Por consiguiente, no debe sorprender que los autores más representativos de la corriente tradicional no quieran asumir la mera realidad económica de los hechos que narran, y opten por rechazar el concepto de colonización. Algunos, en su defensa del papel culturizador de los franciscanos, apelando a un simulado mantenimiento de la cultura propia —“no se trataba de destruir una cultura indígena para sustituirla por una nueva cultura importada”— niegan tajantemente lo que otros autores parecen confundir sin delicadezas —“Y nada más impropio que aplicarles el ingrato calificativo de “colonizadores”, se asevera—. Parece como si tal concepto supusiese únicamente la imposición política del conquistador sobre el conquistado. El mismo autor, con todo, podría caer en la contradicción pues, al poco de proferir su rechazo al término, señala “la preocupación constante de mejorar sus modos de vida” [los de la población indígena, se entiende], mediante la aplicación de nuevos instrumentos, métodos de cultivo y la introducción de nuevas especies vegetales.<sup>6</sup> ¿Acaso eso no es colonizar? Los ejemplos son claros: mientras el obispo Verger solicitaba de la metrópoli semi-

<sup>5</sup> P. TEDDE, “El sector secundario de la economía española a finales del siglo XVIII y comienzos del XIX”, en P. Tedde (editor), *La economía española al final del Antiguo Régimen. II. Manufacturas* (Madrid 1982), pp. XIII-LX. Tedde afirma que en el siglo XVIII, con un nivel de vida precario, las manufacturas textiles disponían de una alta elasticidad demanda-precio. El recurso a un factor barato como la mano de obra, dados los bajos costos de oportunidad, significó multiplicar la producción para el mercado, a la vez que suponía ventajas evidentes para los comerciantes que organizaban la producción, puesto que se eludían las reglamentaciones gremiales que imperaban en las ciudades. Sin embargo, esta penetración del capital comercial en la “industria popular” no estaba prevista en los textos de Campomanes, quien aconseja la no intervención de los mercaderes en los procesos productivos.

<sup>6</sup> G. ALOMAR, *op. cit.*, pp. 401-403. No puede tomarse demasiado en serio la afirmación sobre el celo en mejorar los modos de vida del colonizado, desde el momento en el que el colonizador pertenece a un imperio que lo que pretende es cortar vías de acceso a otras potencias. La ignorancia absoluta del trabajo que estaban desarrollando los frailes colonizadores no es tampoco un argumento demasiado convincente, máxime cuando muchos de ellos pasaron largas etapas en tierras americanas. En tal aspecto, las palabras de A. Memmi son meridianas: “Habiendo descubierto el beneficio, por azar o porque lo ha perseguido, el colonizador, sin embargo, no tiene conciencia todavía del papel histórico que será el suyo. Le falta un poco en el conocimiento de su nueva situación: tiene que comprender también el origen y el significado de ese beneficio. A decir verdad, no tarda mucho en hacerlo. ¿Cómo podría pasar mucho tiempo sin advertir la miseria del colonizado y la relación entre esa miseria y su bienestar?”, *Retrato del colonizado* (Madrid 1971), p. 59. Véase también R. Mesa, *La rebelión colonial* (Madrid 1974), especialmente pp. 17-29.

llas de higos, *coll de dama* y *bordissot*, así como uva *calop*, enviaba a las islas plantas indígenas como el chile. Esta reorganización de la vida comunitaria —“*en la que todos trabajaban y en la que nada faltaba a los que formaban parte de la misma, indios, cristianos y pacíficos en un 90 %*”—, en la que la conversión religiosa del indígena sirve de excusa para la mutación de sus hábitos y costumbres, transformándolo en fuente de demanda —generalmente forzosa—<sup>7</sup> de productos metropolitanos, constituyen una clara evidencia de lo que es una faceta de la colonización.

Porque, no se olvide, la presencia de los mallorquines en América a lo largo del siglo XVIII no se reduce a una preocupación meramente evangelizadora, auspiciada por la religión. No obstante, se ha destacado que únicamente los religiosos y siempre con la perspectiva mística —nunca como partícipes en una diseñada política económica colonial de la Corona— se establecieron en América con el objetivo de convertir a los indígenas. En este aspecto, cabría reflexionar críticamente —en una coyuntura en la cual las conmemoraciones parecen obligar a ello, si bien son las corrientes chauvinistas las que imperan— sobre el verdadero papel que tuvieron los frailes colonizadores, concretamente en la nueva provincia californiana. Es difícil otorgar el sentido palmario de su intencionalidad, es decir, saber hasta qué punto el ganar almas para Dios era algo diferente de la obtención de un mercado importante para la metrópoli. Fuere como fuere, hoy día resulta inadmisibles aceptar la plena independencia de sus acciones, pues de lo contrario sólo cabe un dilema: o bien desconocían el entramado del proceso colonizador —cosa harto difícil—; o bien eran unos buenos agentes —tal vez los mejores— entre los que dirigían las relaciones económicas con las colonias.

## — II —

La historiografía mallorquina ha considerado las operaciones comerciales entre Mallorca y América bajo dos orientaciones. En primer lugar, se ha sugerido que Mallorca, por ser parte de la Corona de Aragón, no pudo traficar con indias antes de los decretos de Libre Comercio de 1778, en virtud de las prohibiciones que vetaban a los súbditos de aquel reino su participación en el negocio americano. Es decir, la isla no intervino en los mecanismos especulativos que conllevaban las transacciones ultramarinas, y sólo a partir de 1778, con las disposiciones liberalizadoras del reformismo borbónico, los mallorquines accedieron finalmente a los beneficios que reportaba mercaderear con el mundo colonial. En segundo término, 1778 marca la fecha del inicio del crecimiento económico insular unido intrínsecamente a la normativa ilustrada, y más concretamente a la habilitación del puerto de Palma al comercio con América: los barcos que zarpan hacia Ultramar, cargados con producciones locales, dinamizan la economía

<sup>7</sup> L. ALONSO ALVAREZ, “Oferta y demanda en la crisis del mercado colonial de 1787. Una aproximación a partir del caso coruñés”, *Estudis d'Història Econòmica*, 1981-1, p. 87; J. M.<sup>a</sup> DELGADO, “Tributo indígena y comercio privilegiado: las reformas de Carlos III y la crisis del ‘pacto colonial’”, texto policopiado.

y permiten que todos los sectores sociales resulten favorecidos de una estrategia que establece la prioridad del mercado transoceánico.

Sin embargo, si se analizan los indicadores económicos disponibles, principalmente los datos sobre producción y comercialización, se observa que dichas relaciones no comportan las transformaciones que los mismos ilustrados creyeron ver y sus seguidores se obstinan en significar. Por ejemplo, el incremento productivo de renglones tan claramente ligados a la demanda ultramarina, como es el caso del aguardiente, no se vincula necesariamente a los pedidos del mercado colonial;<sup>8</sup> a la vez que se confirman los escasos contactos directos mantenidos con el espacio americano —a razón de uno a cinco buques anuales—, cifrados en un porcentaje regular que oscila entre el 5 % y el 15 % del total del comercio mallorquín. Estos datos cuestionan el papel del tráfico indiano como resorte que “desbloquea” la situación crítica que —se dice— sufren los intercambios, a la vez que sitúan su verdadera transcendencia en unos términos más objetivos: el comercio directo entre Mallorca y América durante el Setecientos es exigüo, y afecta a un sector reducido del capital mercantil insular. La pregunta que cabe formularse es por qué sólo un grupo de comerciantes se siente tentado por tal tipo de negociación. La respuesta tiene dos vertientes:

1. Los mercaderes ya conocen los intercambios con índias, por la vía indirecta, mucho antes que los decretos de Libre Comercio se promulguen. Se ha podido documentar la presencia mercantil mallorquina en América hacia 1730, cuando sobrecargos, factores y capitales de los isleños se desplazan a Ultramar y negocian en aquellos mercados; también cabe destacar la importante infraestructura que establecen en Cádiz e islas Canarias, plazas perentorias para los contactos con índias, de manera que se constata un interés obvio en traficar con el mundo colonial, si bien estos flujos no representan el grueso de las operaciones económicas de las principales firmas comerciales.

2. Los negociantes que avivan las relaciones directas constituyen una *segunda generación*, modesta en un primer momento, que despunta al calor de los contactos ultramarinos, y merced a un acertado planteamiento inversor. Se trata de comerciantes-navegantes que suelen ser los capitanes y/o “maestres” de las expediciones, e incluso en ocasiones son los dueños de las embarcaciones y sus únicos cargadores, con lo cual el riesgo es notable, pero las posibilidades de ganancias se incrementan al reducirse costos de fletes, nóminas y, fundamentalmente, tiempo. Por tanto, se persigue un enriquecimiento relativamente rápido, unido a la intervención en distintos circuitos comerciales —de cabotaje en la fachada peninsular, inter-colonial, e incluso nortatlántico, aprovechando para ello el regreso a España de las embarcaciones—,<sup>9</sup> y al desarrollo de fulgurantes operaciones en los distintos mercados que se visitan en las que, además, no se cuenta necesariamente con la oferta y la demanda de Mallorca. Una prueba tangible de que no es en la isla, con deficientes rentas de localización —en cuanto a América se refiere— y con un mercado limitado, donde radica exclusivamen-

<sup>8</sup> C. MANERA, “Viticultura i mercat. Reflexions sobre la producció i el tràfic de l'aiguardent mallorquí durant el segle XVIII”, *Estudis d'Història Econòmica*, 1988-1.

<sup>9</sup> Esta estrategia es similar a la practicada por los catalanes; cfr. J. M.<sup>3</sup> DELGADO, “El modelo catalán dentro del sistema de libre comercio”, en A. M. Bernal (coordinador), *El 'comercio libre' entre España y América Latina (1765-1824)* (Madrid 1987), pp. 53-71.

te la clave del éxito comercial, sino en otros centros bien conectados con el espacio colonial, que permiten una mayor amplitud negociadora.

Así pues, cuando Carlos III firma las disposiciones que legitiman el comercio directo entre Mallorca y América, no hace sino sancionar una práctica mercantil que no es desconocida por sus súbditos isleños, que ya disponen de una red perfectamente articulada en los cruciales enclaves que anudan el mercado mallorquín con el colonial. Esta infraestructura, que origina un tráfico indirecto con índias, se estimula también después de 1778, paralelamente al tráfico directo, de forma que es en aquél en el cual cabe poner un mayor énfasis.<sup>10</sup> Ahora bien, no hay duda de que el desarrollado desde Palma constituye un importante capítulo a considerar, toda vez que indica la posibilidad de cambios acaecidos en el aparato productivo insular —el dominio abrumador del aguardiente o la presencia de textiles en las exportaciones, son sendos ejemplos al respecto—, y ofrece una interesante información sobre los cargadores que controlan los términos de intercambio.

En el comercio entre Mallorca y América durante el siglo XVIII se resalta lo siguiente:

1. *Pocos testimonios acreditan una preocupación de los comerciantes por acceder directamente al mercado americano.* El único que se conoce data de 1771, cuando la corporación municipal de Palma decide subscribir una petición para que se incluya el puerto mallorquín a la nómina de los decretos de 1765, que permiten el tráfico sin intermediaciones con los dominios de Barlovento.<sup>11</sup> Pero, como se ha apuntado antes, los negociantes no ignoran las transacciones con el mundo colonial: mediante el fomento de contactos indirectos, las mercaderías ultramarinas, principalmente azúcar, cacao, café y cueros, llegan a la bahía palmesana para cubrir posteriormente la demanda interior; mientras remesas de almendrán, aguardiente y vino se destinan hacia índias, vía Cádiz y las Canarias principalmente, consignadas a hombres de confianza de los comerciantes isleños. En este sentido, los cargadores desarrollan dos tipos de gestiones antes de 1778 que, a partir de ese año, se verán complementadas —que no excluidas—, por las derivadas del comercio directo:

<sup>10</sup> Véase un ejemplo muy conciso, pero suficientemente claro al respecto —localizado en el *Archivo Histórico Nacional* de Madrid—, referente a la intervención balear en el comercio colonial tanto desde Santa Cruz de Tenerife como desde Cádiz, y que me ha sido facilitado por Eloy Martín Corrales. Se trata de un documento, fechado el 30 de marzo de 1788 en la primera plaza citada, que informa sobre cuestiones pesqueras, consignándose que un negociante mallorquín "*de algunos fondos*", Francisco Ripoll Barceló, se encuentra en el puerto canario interesado en la pesca de congrios en el norte de África, con el fin de vender la carga en Alicante y Barcelona. En ese contexto, se precisa que dicho comerciante tiene un "*Bergantín en América a donde conduxo las Familias de estas Yslas [Canarias] para la costa de Mosquitos*", además de una fragata "*en Cádiz para a su vuelta despacharla a Caracas*". Lo que se pretende subrayar, una vez más, es la inserción de los mercaderes mallorquines en las rutas hacia América al margen de los trayectos que puedan generarse desde el puerto de Palma. Algunas llegadas de navíos a Canarias, procedentes de Mallorca, se recogen en V. Suárez Grimon. "Construcción naval y tráfico marítimo en Gran Canaria en la segunda mitad del siglo XVIII", *IV Coloquio de Historia Canario-Americana* (1980), vol. II, pp. 783-880 (Gran Canaria 1982).

<sup>11</sup> *Arxiu Municipal de Palma*, "Resolucions de l'Ajuntament", 1779, folio 200. Consúltese J. M.<sup>a</sup> Oliva, "La burguesía barcelonesa ante el Decreto e Instrucción de Libre Comercio de Barlovento", actas del *Primer Congrés d'Història Moderna de Catalunya*, vol. II, pp. 459-480; "Reflexiones en torno al comercio libre de Barlovento: el caso catalán", en A. M. Bernal, *op. cit.*, pp. 71-94.

— Transacciones por intermediarios. En primer lugar, el comerciante solicita, a otro residente en Cádiz, partidas concretas para su remisión a Mallorca. Se utilizan, en este caso, los sistemáticos desplazamientos de las embarcaciones mallorquinas y menorquinas hacia la costa peninsular, dado que bordean el litoral que se extiende desde Catalunya hasta Andalucía. Generalmente, los capitanes tienen consignadas cartas con órdenes precisas del cargador balear, dirigidas a algún cliente concreto de las zonas citadas; éste último, entonces, remite las informaciones pertinentes sobre llegadas de coloniales, a la vez que gira a Mallorca las mercaderías requeridas si los precios se ajustan a las pretensiones del comerciante insular. Por otro lado, el archipiélago canario constituye también un centro básico para el avituallamiento de géneros ultramarinos. Ello se refleja en las regulares comunicaciones entre Mallorca y Canarias durante el Setecientos, intercambios que tienen una triple finalidad: acceder a un mercado que cotiza y consume las producciones baleares —vino y aceite, principalmente—; la posibilidad de proveerse de los coloniales en el primer punto español en el cual recalán, de regreso, los navíos de la carrera de índias; y la preocupación por participar de forma más directa en el circuito colonial.

En segundo término, los comerciantes envían patrones y sobrecargos a las plazas suministradoras de coloniales —Cádiz, Tenerife, Barcelona—, y gracias a la fluida correspondencia mantenida con sus colaboradores itinerantes, se informa de los efectos de urgente consumo, y la necesidad de obtenerlos en breve tiempo. A la vez, los negociantes conocen cuáles son las mercaderías susceptibles de ofrecerse como contrapartida de las ultramarinas. En este sentido, las exportaciones de aguardientes, almendras o almendrán sirven para atenuar la compra de coloniales, tal como se ha indicado; se despachan en el punto avituallador, y con una parte del numerario se adquieren los géneros deseados. El negocio tiene como ventajas evidentes: la seguridad mantenida en la información, ya que es más fácil seguir las fluctuaciones de los mercados gaditano o canario que las del americano; una navegación relativamente tranquila, de cabotaje, con la excepción de la travesía hacia Canarias; y una inversión controlada en todo momento por el comerciante a través de una efectiva red mercantil.

— Inversiones directas. Los cargadores ven en el comercio con América la posibilidad de aumentar sus beneficios, mediante la canalización de capitales hacia los mercados transoceánicos, o financiando el traslado a ellos de sobrecargos. En cualquier caso, el concurso de los mercaderes gaditanos sigue siendo primordial: son los que almacenan las remesas mallorquinas —que esperan su estibamiento en las flotas de índias—, proporcionan a los sobrecargos dinero y contactos al otro lado del Atlántico, o consignan a clientes americanos determinadas manufacturas que los isleños han comprado en la costa mediterránea y ambicionan vender, por ejemplo, en Nueva España. Así pues, el capital mercantil insular genera la formación de una infraestructura que, desde Mallorca, se extiende a Cádiz y se prolonga hacia las posesiones ultramarinas, bajo una estrategia empresarial sustentada básicamente en el núcleo familiar. No cabe duda que a partir de 1750 los mallorquines cuentan con una participación, si bien modesta, en las rutas transatlánticas, como capitanes, patrones o sobrecargos. Es decir, cuando se editan los reglamentos de 1778, los comerciantes, que ya frecuentan los intercambios con índias, pueden compatibilizar los distintos sistemas de gestión con las conexiones directas; éstas ofrecen una innovación evi-



dente, que no relegará los mecanismos descritos de acceso al espacio colonial: la posibilidad legal de traficar con América sin interposiciones geográficas.

2. *El análisis de las variables del Libre Comercio destaca unos aspectos relacionados con la esfera de la producción y el ámbito de la gestión mercantil.* El puerto de Palma conoce unas exportaciones hacia América que se definen por una característica particular, compartida también por Canarias: la prohibición de despachar géneros extranjeros.<sup>12</sup> Esta disposición no afecta cuando se registran esos productos en otras ciudades habilitadas, lo cual promueve el trabajo mercantil en enclaves peninsulares y atlánticos. El afianzamiento y la extensión de la red comercial demuestran la inquietud de un sector de los negociantes por participar en el circuito colonial, a la vez que explican las dos fases en las relaciones entre Mallorca y América desde 1778 hasta 1820. En la primera, de 1778 a 1803, la producción autóctona supone el 100 % de los cargamentos, mientras que en la segunda, de 1804 a 1820, aquélla alcanza unos valores que van del 74 % al 100 %.

El Libre Comercio confirma la transcendencia de Cádiz como núcleo penitente de contacto con la demanda ultramarina, utilizado tanto por los comerciantes que avivan el tráfico directo —a partir de 1804, y probablemente antes, aprovechan el puerto andaluz para enviar a Indias las producciones extranjeras, excluidas en los registros palmesanos—, como por los que ya disponen de una práctica más habitual en estas operaciones. Esto garantiza una incursión más segura en los mercados ultramarinos. La preocupación del comerciante se centra en apuntalar los contactos adecuados que faculten mercader con América sin la participación de la producción mallorquina, aunque ésta sea fundamental en los registros contabilizados en el muelle de Palma. En tal aspecto, el renglón más importante es el aguardiente, que forma el 38 % del total exportado a América entre 1782 y 1818 —lo cual sugiere cambios constatables en el aparato productivo insular—; el aceite, con un 5 %; el vino, con un 10 % y el jabón, con un 4 % completan las principales mercaderías solicitadas por la demanda colonial. Las manufacturas —entre el 0,2 % y el 16 % para el período 1782-1803— y el resto de productos agrarios —entre el 1 % y el 32 % para idéntico periplo— componen, en algunos casos, variables significativas, aunque alejadas de los guarismos establecidos para los cruciales géneros reseñados anteriormente.

Se ha documentado que a partir de 1804 los mallorquines abren también registros en Cádiz, caracterizados por una abrumadora presencia de mercaderías extranjeras, fundamentales textiles. Los géneros de Mallorca también se despachan hacia América desde la Bahía, cargados en embarcaciones del comercio peninsular y sin aparente participación de los isleños. Ambas opciones resumen un tipo de operación indirecta con el espacio americano, si bien se desconocen sus términos concretos. Las expediciones ultramarinas permiten a los negocian-

<sup>12</sup> Sin embargo, la normativa del Libre Comercio brinda muchas posibilidades para la reexportación de tales productos, siempre que sufran una pequeña transformación en las plazas habilitadas, de forma que pueden ser registrados como nacionales. Estos son los casos de algunos textiles que figuran como catalanes y que, en realidad, se han fabricado fuera de Catalunya, si bien se han rematado en sus talleres; o de importantes cantidades de harinas santanderinas que proceden de cereales comprados en el exterior, aunque luego aquéllas se inscriban en los asientos consulares en el apartado de efectos nacionales. Cfr. respectivamente, J. M.<sup>a</sup> DELGADO, *Catalunya y el sistema de Libre Comercio...*, resumen de la tesis doctoral (Barcelona 1981), p. 41; T. MARTÍNEZ VARA, "Santander y el comercio colonial", en A. M. BERNAL, *op. cit.*, p. 194.

tes la contingencia de intervenir en varios flujos comerciales: los de cabotaje por el litoral peninsular, tanto en el trayecto de ida como en el de regreso; y la práctica de la apertura del doble registro —por ejemplo en Málaga—, similar a lo acontecido en el tráfico catalán,<sup>13</sup> con lo cual se amplía la oferta productiva en los mercados coloniales. Estos elementos demuestran la gran productividad que se persigue: las embarcaciones que participan en la carrera de índias lo hacen en dos circuitos, a los que deben integrarse las relaciones inter-americanas incentivadas, sin duda alguna, por los navegantes mallorquines. Se trata, pues, de la construcción de un engranaje mercantil que reduce los costos de distribución y ofrece unos mayores márgenes de beneficio.

Las importaciones ofrecen una mayor complicación: la irregularidad de las fuentes, y la división de la carga en varios puertos de destinación, dificultan el cálculo final del total de las mercaderías depositadas en las diferentes radas. Se distingue un doble nivel de análisis: los registros que expresan claramente los géneros destinados a Mallorca; y aquellos que, transportados por hombres del comercio mallorquín, no especifican los efectos librados en la aduana insular. En ambos casos se aprecia el predominio del cacao, azúcar, café, cueros y moneda, si bien se impone una particularidad: el valor de los efectos desestibados en Cádiz es abrumador, cifrándose en unos 43 millones de reales de vellón entre los años 1784 y 1818, mientras que los descargados en Palma alcanzan una estimación de unos 3 millones, y los consignados a Alicante se elevan aproximadamente al millón y medio de reales de vellón. Nótese, pues, la confirmación de la cabecera andaluza como máximo exponente del tejido comercial creado por los isleños, en contacto constante con los mercaderes gaditanos. Es en este enclave atlántico donde se cuecen los principales negocios relacionados con el espacio americano, impulsados por los comerciantes de Mallorca.

3. *A lo largo del Setecientos, las colonias atraen la actividad de un sector del capital mercantil insular, aspecto que no puede infravalorarse, aunque mitificar su transcendencia es igualmente incorrecto.* La intervención mallorquina se inicia en las plataformas gaditana y canaria, y manifiesta una mayor madurez con el Libre Comercio, si bien los decretos de 1778 no representan para Mallorca el crecimiento económico esperado por los ilustrados.<sup>14</sup> La presencia balear en los circuitos transoceánicos responde a un doble propósito: las necesidades de la propia demanda y las de la fachada peninsular; y el interés por participar en los intercambios mediante la inversión de capitales y mercaderías en el mercado colonial, hecho que motiva la organización de los mecanismos gestores pertinentes. Las relaciones así establecidas están fundamentalmente desa-

<sup>13</sup> J. M.<sup>a</sup> DELGADO, "Cádiz y Málaga en el comercio colonial catalán posterior a 1778" *actas del I Congreso de Historia de Andalucía* (Córdoba 1978).

<sup>14</sup> Dichos decretos han sido considerados por la historiografía bajo dos perspectivas generales. En primer lugar, los reglamentos de 1778 constituyen un ejemplo más de la política del reformismo ilustrado, que persigue la dinamización de los intercambios con América rompiendo el monopolio gaditano. En segundo término, el Libre Comercio equivale al librecambio económico, de forma que es el resultado de la presión ejercida por las burguesías periféricas que reclamaban una mayor participación en el comercio colonial. Es decir, se presentan los decretos como la culminación de las preocupaciones de los monarcas de la casa de Borbón, interesados en superar el atraso económico y social. El conocimiento de algunos comportamientos regionales ante el Libre Comercio complementan pero también matizan los argumentos más genéricos de J. Fisher, en su ambicioso intento de ofrecer las cifras completas de los intercambios mantenidos entre los puertos habilitados de América y España desde 1778 hasta 1796 [cfr. *Commercial relations between Spain and Spanish*

rolladas por grupos familiares, toda vez que urge disponer de personas de confianza que no desvirtuen ni falseen los negocios impulsados. Sin embargo, los hombres del comercio americano no forman un cuerpo homogéneo; una revisión de la lista de los cargadores del Libre Comercio indica una aparente nutrida intervención de los mercaderes, hecho que cabe matizar. En este aspecto, destacan los factores que a continuación se detallan:

— La participación del capital comercial mallorquín, numerosa tras una primera lectura de sus componentes (véase cuadro 1), es poco representativa si se analizan las cifras invertidas en el tráfico ultramarino por la gran mayoría de los negociantes representados.<sup>15</sup> Los renglones primordiales exportados los registra un segmento muy reducido del sector comercial, con un interés evidente en dichas operaciones.

— Los principales cargadores de la Mallorca setecentista ostentan una nítida representación, más bien testimonial, en las variables del Libre Comercio. No obstante, este hecho no es sinónimo de una relegación del tráfico colonial por parte de las firmas con mayor poder económico; es factible que algunos de los mercaderes localizados estiben géneros que, en realidad, pertenezcan a los grandes comerciantes —aunque ello no sea comprobable por el momento—. No puede olvidarse que la estrategia del capital mercantil más poderoso es diversificar las inversiones, y si bien su penetración en el mercado americano la realiza a partir de otros puertos, por medio de los contactos indirectos —son estos grandes empresarios quienes iniciaron tales conexiones antes de las reformas borbónicas de fines del XVIII, y quienes son los principales instigadores de este tipo

---

*America in the Era of Free Trade, 1778-1796* (Manchester 1985)]. En grandes trazos, puede afirmarse que el Libre Comercio supone: a) un crecimiento moderado del tráfico colonial, del orden del 160 % para el período 1778-1791, tomando como año base 1776 (considerado como normal); b) una coyuntura irregular, marcada por años de recuperación e importantes expectativas de beneficios (1782-1785), saturación de los mercados ultramarinos (1786-1787) y expansión finisecular (1788-1796); c) la pervivencia de *facto* del monopolio gaditano, toda vez que el puerto de Cádiz absorbe el 76 % de las exportaciones; d) el incremento del contrabando, con valores parecidos a los del comercio legal, ya que la presión tributaria sobre el tráfico lícito genera las transacciones fraudulentas, que permiten vender las mercaderías entre un 30 % y un 35 % más barato que las suministradas por la metrópoli; y e) la administración borbónica consigue sus objetivos, a saber: el aumento de los ingresos fiscales. Sin embargo, y tras la crisis de saturación de los mercados ultramarinos de 1787, las autoridades señalan que el problema del mal funcionamiento de las relaciones coloniales estriba en que los comerciantes españoles no saben adaptarse a las nuevas condiciones que imponen unas transacciones más competitivas. Jovellanos y Campomanes, más clarividentes, certifican la incapacidad metropolitana por satisfacer las necesidades de sus posesiones con mercaderías propias, y en cierta medida abogan por seguir con el ejemplo de los grandes centros mercantiles europeos —Amsterdam, Londres— que no hacen ninguna distinción entre los negociantes en razón a su nacionalidad. Es decir, se plantea la participación del capital comercial exterior en igualdad de condiciones, con el objetivo de evitar la extensión del contrabando. Véanse los planteamientos diferenciados —cuanto a las posiciones ilustradas— del primer autor mencionado en la biografía escrita por J. Varela, *Jovellanos* (Madrid 1988), *passim*. Una visión de conjunto sobre la problemática comercial en J. Fontana, *op. cit.*, especialmente pp. XXIV-XXXIV; análisis globales en relación a los diferentes puertos en J. M.<sup>a</sup> Delgado, "Comercio colonial y crecimiento económico...", y C. Martínez Shaw, "Los comportamientos regionales ante el Libre Comercio", *Manuscrits* núm. 6, pp. 75-89. Una pormenorización puede consultarse en el trabajo colectivo coordinado por A. M. Bernal, *op. cit.*, *passim*. El caso mallorquín se analiza en esta última obra; vid. C. Manera, "Producción agraria e infraestructura mercantil en el comercio mallorquín con América, 1778-1818", pp. 233-248.

<sup>15</sup> Consúltense tales variables en C. Manera, "Burguesía comercial mallorquina i mercat americà. L'evolució socio-econòmica del mercader Benet Capó i Puigserver", *Quinze anys dels Premis Ciutat de Palma d'Investigació* (Palma de Mallorca 1986), pp. 115-116.

de tráfico paralelo al Libre Comercio—, no cabe duda que se aprovecha igualmente la posibilidad de negociar con índias de manera directa, desde el puerto de Palma.

— Se identifica el dinamismo gestor de un grupo mercantil, detentor esencial de los intercambios, que promueve su particular proceso de consolidación económica a la par de sus transacciones con América.

Estos aspectos definen la diversificación social de los hombres que intervienen en las expediciones ultramarinas, constatan la heterogeneidad de la “clase” mercantil, y resaltan la existencia de un activa facción de negociantes que actúa al lado de los grandes consorcios conocidos en el mundo comercial mallorquín.

4. *El comercio con América genera substanciosos beneficios al sector mercantil que participa en él.* Los provechosos negocios se explican por la reducción de los costos de transacción y la inversión dirigida a potenciar la red mercantil. Unos elementos ayudan a situar esta estrategia.

En primer lugar, los mercaderes controladores de los intercambios suelen ser los únicos cargadores en expediciones concretas, a la vez que capitanes y “maestros” de las embarcaciones, convirtiéndose en comerciantes-navegantes; así, las partidas salariales y de comisión que se asignan a los sobrecargos son consiguientemente ahorradas. En segundo término, el control de la navegación evita la dilación observada en algunos casos, con largas estadias en puertos que significan altos dispendios, como nóminas, ranchos e impuestos marítimos. En tercer lugar, el comerciante-navegante, que busca mejorar los *terms of trade*, conoce la coyuntura de los mercados que visita, en su largo trayecto hacia América —tanto en el litoral peninsular como en las costas canaria e indiana—, gracias a informaciones previas proporcionadas por sus corresponsales, lo cual permite intervenir con ciertas garantías en distintas rutas comerciales. Una cuarta apreciación destaca la fluidez en despachar las mercaderías, como factor fundamental que justifica unas mayores ganancias: el carácter altamente competitivo de los mercados coloniales impone ganar tiempo, vender en los momentos favorables, y adquirir con brevedad las mercaderías solicitadas por las demandas metropolitanas. En quinto término, una vez comprados los géneros ultramarinos y ultimadas las transacciones en América —que incluyen los contactos intercoloniales—, el retorno a España es así mismo rápido, lo cual no es indicativo de que concluyan las operaciones económicas, ya que el comerciante-navegante puede zarpar de nuevo desde Cádiz hacia índias, si la situación de ambos mercados lo permite, de forma que demuestra la significación secundaria de Mallorca: recalar en su puerto habilitado no es, en estos casos, una condición insalvable. Finalmente, si el éxito acompaña los negocios, el capital acumulado se invierte en la propia infraestructura comercial y en la dinamización del tráfico, a la vez que el mercader fomenta la diversificación de su actividad económica.

En definitiva, el numerario alcanzado con el comercio americano se destina a su promoción y a impulsar otras operaciones con los itinerarios clásicos de los intercambios mallorquines.

• • •

Los argumentos expuestos sirven para comprender el funcionamiento del comercio colonial durante el Setecientos hasta aproximadamente 1820; se han sustentado sobre un análisis de fuentes públicas y privadas, con lo cual se ha en-



riquecido la visión general de los intercambios ultramarinos. Este marco cronológico constituye así el período mejor conocido del tráfico entre Mallorca e indias, aunque restan algunas importantes lagunas, que posteriormente se determinarán en forma de proyectos de investigación.

Los datos a partir de la última fecha citada —y hasta más o menos 1845— son escasos y fragmentarios, circunstancia que imprime un alto grado de provisionalidad a las primeras conclusiones que puedan extraerse de los materiales estudiados. Éstos se reducen, por el momento, a los fondos de la Junta de Comercio y a los libros de la Aduana del puerto de Palma;<sup>16</sup> ambas entidades recogen el comercio colonial de los años 1824-1829 y 1838-1845 respectivamente, aunque de manera muy irregular, presentándose informaciones y variables incompletas si se cotejan con las calculadas a partir de los registros de años precedentes. Sin embargo, las noticias reconstruidas permiten prolongar la lista de las embarcaciones que realizan la carrera de indias (véanse los cuadros 2 y 3), a la vez que ayudan a delimitar las áreas de mercado —reducidas, lógicamente, a la zona antillana— y, en algunos casos, las mercaderías que se exportan por el puerto de Palma (cuadro 4, para el período 1824-1829). Se dispone así de un panorama sobre el comercio colonial en un momento particularmente interesante: en los años inmediatamente posteriores a los movimientos independentistas de la América continental, lo cual origina la reorganización del tráfico hacia los mercados caribeños. Para el caso mallorquín, esto no supone un trauma excesivo, ya que el área antillana absorbe durante el Libre Comercio la mayoría de los intercambios, mientras la rioplatense mantiene una representación reducida. Por otra parte, y en relación a la composición de las exportaciones —únicas variables que se han podido determinar—, los cambios son igualmente escasos: los productos agrarios, con el aguardiente como prioritario componente, siguen monopolizando los cargamentos hacia América.

Cabe concluir con dos cuestiones generales que nacen de lo expuesto hasta ahora y que pretenden, básicamente, señalar nuevos caminos para futuros trabajos:

1. Las hipótesis que surgen de las conclusiones establecidas sobre el comercio entre Mallorca y América sugieren dos líneas de investigación que confluyen en un aspecto crucial, manifestado a lo largo de las páginas precedentes: el capital comercial mallorquín forma una infraestructura mercantil en otros puertos españoles habilitados, lo cual relativiza las cifras de los intercambios insulares obtenidas a partir de los registros directos desde la bahía de Palma. Profundizar en el conocimiento de este tráfico indirecto constituye una necesidad ineludible para valorar, en su justo término, la realidad del comercio colonial:

- La presencia isleña en Málaga es significativa. Los sondeos realizados en los archivos de protocolos de dicha ciudad permiten entrever que los mallorquines tienen aquí una decisiva base de operaciones, desde la cual negocian con el espacio ultramarino a partir, esencialmente, de

<sup>16</sup> *Arxiu del Regne de Mallorca*, "Junta de Comercio", caja 34; "Arxiu Històric", núms. 6.221, 6.222, 6.228 y 6.230.



1780;<sup>17</sup> por otro lado, el puerto andaluz es también relevante para el comercio con la Europa septentrional. En ambos casos, la oferta de transporte barato constituye una llamada de atención para todos los negociantes, que aprovechan las positivas rentas de localización de la plaza malacitana.

- La estadía de mallorquines en Canarias es determinante para su intromisión en los mercados coloniales, sobre todo en relación a la etapa previa a los decretos de Libre Comercio. La consulta de estos registros canarios, localizados en el *Archivo General de Indias*, se convierte así en un segundo objetivo a culminar.

2. Finalmente, puede ser útil trazar las fases del comercio entre Mallorca y América para el periplo 1730-1830, no sin antes advertir que tal periodización está sujeta a las revisiones oportunas que surjan de nuevos programas de investigación. Estas etapas —exceptuando la primera— se refieren al tráfico directo, es decir, el desarrollado desde el puerto de Palma. En todas ellas, la consecución de los intercambios indirectos —los efectuados desde otras radas, suficientemente glosados a lo largo de esta exposición— se convierte en el telón de fondo permanente en la carrera mallorquina de Indias, y elemento igualmente conclusivo en la estructura comercial global de la isla. Como ya he señalado en otro lugar,<sup>18</sup> más que hablar de comercio de Mallorca se impone hablar, con mayor precisión, del comercio incentivado por los mallorquines desde diferentes litorales, contando con el propio mercado o sin tenerlo presente, tráfico que incuba la formación de capital y ayuda a explicar los mecanismos de ajuste de la economía insular. Esta concepción dificulta, e incluso imposibilita, la contabilización real del comercio, pero no cabe duda que, a la vez que permite entender el previsible equilibrio de la balanza de pagos por las transferencias de numerario, responde con más exactitud a la estrategia del capital mercantil. Éste plantea así una política racional e inteligente en un mercado cada vez más competitivo, gradualmente integrado a escala mundial, en el cual la metodología de trabajo debe perfeccionarse —la información es la clave decisiva—, al tiempo que prevalece un refinamiento en la técnica contable —con la dinamización al máximo de cuentas corrientes— para poder intervenir en el reparto de beneficios. Las fases a las que se aludía anteriormente podrían ser:

- a) 1730-1782. El tráfico con América se realiza de manera indirecta, a través de la infraestructura incentivada en otros puertos. La lentitud en la disposición efectiva del comercio directo —que sugiere, a la vez un cuidado funcio-

---

<sup>17</sup> Debo esta noticia a Eloy Martín Corrales. La significación del puerto de Málaga se resalta en los siguientes trabajos, que enfocan el tema desde tres ópticas distintas pero convergentes en destacar la importancia comercial de la rada malacitana: la infraestructura portuaria, la presencia del capital mercantil foráneo y el impacto del tráfico colonial en la economía de la zona; véanse R. Cabrera Pablos, *El puerto de Málaga a comienzos del siglo XVIII* (Málaga 1986); A. Gámez, "Aproximación a la influencia del Libre Comercio con América en la economía de Andalucía oriental", en A. M. Bernal, *op. cit.*, pp. 123-143 y M.<sup>a</sup> B. Villar, *Los extranjeros en Málaga en el siglo XVIII* (Málaga 1982).

<sup>18</sup> C. MANERA, "El comerç dels mallorquins amb Amèrica al segle XVIII. Formes de penetració dins l'espai colonial", en DD.AA., *El comerç entre Catalunya i Amèrica...*, p. 139.

namiento de los intercambios indirectos— se demuestra en la fecha en que zarpa, desde la bahía de Palma, el primer navío mallorquín del Libre Comercio: junio de 1782, casi cuatro años después de que la firma real legitime el acceso al espacio colonial sin intermediaciones.

b) 1782-1808. Irregularidad en los contactos, caracterizados por su exigüedad. Las mercaderías que se cargan en los navíos son de producción mallorquina, mientras los géneros extranjeros se registran en otras aduanas habilitadas. Puede considerarse que estos 26 años —con tan sólo 25 navíos fletados hacia índias— constituyen el verdadero período del Libre Comercio mallorquín, toda vez que la fase que se abre a continuación corresponde a un tráfico impulsado esencialmente por negociantes del Principado, aunque sea desde el puerto de Palma.

c) 1808-1814. Coyuntura expansiva en el comercio entre Mallorca y América debida, en parte, a la participación de comerciantes catalanes refugiados en la isla a raíz de la guerra del Francés. Ello supone para los mallorquines el aprendizaje y la mejora de técnicas —referidas al trabajo de la manufactura del algodón o de la industria del papel— que, a pesar de su nivel modesto, indican planteamientos productivos poco conocidos —o nada frecuentes— antes de las contiendas napoleónicas.<sup>19</sup>

d) 1815-1830. Ocaso relativo de los intercambios, que pasan a conocer de nuevo la situación previa a la guerra: escasos viajes —6 como mucho en un mismo año, con la excepción de 1829 en que son 9 las expediciones— producto de las noticias alarmantes sobre la independencia colonial, y reorganización de las transacciones, que se centrarán casi exclusivamente en Cuba y Puerto Rico.

e) 1830-1845. El comercio con índias una vez culminados los procesos independentistas no se traduce en el declive apreciado en otras áreas periféricas —salpicando al mismo tiempo la estructura comercial española en su conjunto—. La pérdida del mercado americano continental impone la redistribución de los flujos comerciales que, para Mallorca, no plantea crispaciones insalvables.<sup>20</sup>

<sup>19</sup> C. MANERA, "Mallorca durant la guerra del Francès: un enclavament del comerç català amb Amèrica", actas de las *Segones Jornades d'Estudis Catalano-Americans* (Barcelona 1987), pp. 245-261.

<sup>20</sup> Los trabajos que se han publicado sobre las balanzas comerciales de 1792 y 1827 —que describen consiguientemente los cambios operados en el comercio español entre esos años— patenzan la caída de las cifras absolutas de los intercambios y constatan la necesidad de reordenarlos. Entre los años citados, las exportaciones descienden en un 27 % y las importaciones en un 26 %, readaptándose las primeras a las demandas del extranjero, principalmente las de Francia y Gran Bretaña; cfr. L. Prados de la Escosura, G. Tortella, "Tendencias a largo plazo del comercio exterior español, 1714-1913", *Revista de Historia Económica*, 1983, núm. 2, pp. 353-367. Para estos autores, España demuestra una capacidad sorprendente para acoplarse a unas realidades políticas y económicas difíciles lo cual —aseguran— es signo de flexibilidad en su curva de producción, de manera que se demuestra una cierta madurez económica. Vid, igualmente L. Prados de la Escosura, *De Imperio a nación. Crecimiento y atraso económico en España (1780-1930)* (Madrid 1988), pp. 177-221. Fontana había planteado las cosas de forma diferente: la pérdida de los mercados continentales americanos significa el desquiciamiento del comercio ultramarino y también del extranjero, ya que se priva al país de los productos coloniales y del dinero necesario para cubrir el déficit de la balanza comercial; ello provocará el drenaje de moneda española hacia el exterior —escaseando numerario en el mercado interior—, lo que a su vez conllevará un proceso deflacionario. Cfr. J. Fontana, "Colapso y transformación del comercio exterior español entre 1792 y 1827", *Moneda y Crédito*, núm. 115, pp. 3-23.

Los puertos de La Habana y San Juan constituían los enclaves más visitados por las expediciones insulares, de manera que la focalización del tráfico hacia esa zona —todavía bajo control político de la monarquía borbónica—, junto al conocimiento preciso de sus mercados por parte de los negociantes, permite entender el incremento de las salidas a Ultramar desde la rada palmesana, si se comparan las cifras con los períodos precedentes. En tal aspecto, véanse las magnitudes de 1838 y 1839, con 24 y 28 navíos respectivamente, lo cual, junto a los 19 de 1845, insinúa una etapa fructífera en el comercio colonial mallorquín, si bien la falta de datos sobre mercaderías y valoraciones de las cargas aconseja remarcar el carácter provisional de estas observaciones.

---

Por otra parte, J. M.<sup>a</sup> Fradera nos ha indicado las orientaciones del comercio catalán durante las primeras décadas del siglo XIX que, *grosso modo*, pueden resumirse en dos vertientes: la participación catalana en el tráfico de esclavos —justificada por la presión de la industria algodonera—, como una de las alternativas más eficaces a la crisis del tráfico colonial “tradicional”; y la incentivación del comercio de cabotaje, que establece una estrecha relación entre la economía catalana y la periferia peninsular, de forma que se amplía el arco de contactos, al tiempo que se acelera la formación del mercado interior. Vid. “La participació catalana en el tràfic d’esclaus (1789-1845)”, *Recerques*, núm. 16, pp. 118-139; *Indústria i mercat. Les bases comercials de la indústria catalana moderna (1814-1845)* (Barcelona 1987). Estas prácticas son igualmente implantadas por los hombres de negocio mallorquines, si bien el conocimiento disponible al respecto es muy reducido: los testimonios de la historia oral detallan la intervención de determinadas familias isleñas en el tráfico negrero, consorcios que han dejado una documentación privada perfectamente localizada pero inaccesible, por el momento, a los investigadores; por otro lado, la importancia del comercio de cabotaje queda suficientemente subrayada a lo largo de estas páginas. Cabe señalar que ambas estrategias no suponen sendas alternativas a la pérdida de los mercados continentales americanos —ya que ésta no es tan crucial para el caso mallorquín—, sino más bien nuevas posibilidades —sobre todo la primera de ellas— inversoras del capital mercantil.

## CUADRO 1

CARGADORES A AMÉRICA EN LOS NAVÍOS DEL LIBRE COMERCIO,  
1782-1809 \*

AGUILÓ, Antoni	1790 (II)	CAPÓ, Miquel	1792
	1804	CARDONA, Joan	1788
AGUILÓ, Bartomeu	1782	CERDÀ, Miquel	1804
AGUILÓ, Bernat	1788	COCOVI, Catarina	1798
AGUILÓ PICÓ, Eleonor	1798	COLOM, Bartomeu	1809
AGUILÓ, Francesc	1782	COLL, Antoni	1798
AGUILÓ, Joan	1804	CORTÈS, Benet	1809
AGUILÓ, Joaquim	1786	CORTÈS, Domingo	1782
AGUILÓ, Josep	1782	CORTÈS, Rafel Enric	1788
	1798		1790
AGUILÓ, Tomàs	1782		1791
AMENGUAL, Cristòfol	1803	CORTÈS, Tomàs	1782
AMENGUAL, Gabriel	1798		1788
AMENGUAL, Josep	1798	CORTÈS, Vidua de	1782
AMENGUAL, Rafel	1803	COTONER, Francesc	1790
ANDREU, Bartomeu	1803	ENRIQUE, Nicolau	1803
ARADES, Antoni	1809	ESPAÑOL, Antoni	1798
BARTOMEU, Antoni	1798	ESTARAS, Jaume	1788
BAUÇÀ, Nicolau	1798	ESTELRICH, Antoni	1798
	1804	FÀBREGUES, Manuel	1803
BERGER, Joan	1788	FELIU, Andreu	1787
BONEO, Martí	1788		1792
BONNÍN, Joan	1786	FELIU, Guillem	1790
BUENAVENTURA MARTÍ, Rafel	1782	FERRAGUT, Llorenç	1790
BUZNEGO, Francesc	1788	FERRAGUT, Miquel	1809
CABANILLAS, Jaume	1798	FERRER, Antoni	1782
CABOT, Antoni	1782	FERRER, Gabriel	1790
CANALS, Pere Joan	1782	FERRER, Joaquim	1782
CÀNEVES, Joan	1792		1788 (II)
CAPÓ I COLL, Benet	1802	FONS, Bartomeu	1782
CAPÓ I COLL, Pere	1802		1786
CAPÓ I PUIGSERVER, Benet	1788		1788 (II)
	1791		1790
	1798		1791
	1803		1792
CAPÓ, Francesc	1786		1798
	1788	FONS, Domingo	1809
	1791	FONS, Vidua de	1803
	1798		1804
CAPÓ, Jaume	1782	FONT, Arnau	1782
	1798		1786
	1809		

FORREIN I CIA., Joan	1803	MAURA, Antoni	1798
FORTEZA, Antoni Valentí	1798		1809
	1804	MAYOL, Joan	1798
FORTEZA, Domingo	1798		1804
FORTEZA, Francesc	1786	MAYOL, Martí (major)	1782
	1788		1786
	1790 (II)	MAYOL, Martí (menor)	1782
	1792	MAZA, Josep	1788
	1798	MENGE, Antoni	1792
FORTEZA, Guillem	1782	MISEROL, Domingo	1782
	1786	MONJO, Bartomeu	1791
	1788	MONTES, Ignaci	1798
	1790	MOREY, Francesc	1788 (II)
			1803
FORTEZA, Joan	1786	MOREY, Pau	1803
FORTEZA, Josep Valentí	1782	MOYÀ, Joan	1804
	1788		1809
	1790	NACIO, Antoni	1803
	1792	NACIO, Domingo	1788
	1798		1790
FORTEZA, Mateu	1809	NACIO, Joan	1790 (II)
GARCIA, Nicolau	1804	NADAL, Bernat	1803
GAZA, Pere Antoni	1804	NADAL, Miquel	1782
GELABERT, Cristòfor	1791		1786
GIBERT, Antoni	1782		1788
GOMILA, Pere Onofre	1782		1790
GONZÁLEZ CEPEDA, Joan	1790	OLIVER, Guilem	1809
	1792	OLIVER, Macià	1788
GRAS, Antoni	1803	PALMER, Miquel	1809
GUARDIOLA, Pere Joan	1782	PASQUAL, Joan	1792
	1786	PAYERAS, Pere A.	1791
GUARÍN, Pau	1798	PIÑA, Pau	1790
GUASP, Joan	1798	PIZÁ, Joan	1809
GUITARD, Pere Antoni	1788 (II)	PLANAS, Llorenç	1791
HERNÁNDEZ, Alejo	1788	POL, Joan	1790
ISERN, Antoni	1803		1792
JAUME, Sebastià	1782	POMAR, Onofre	1809
JUAN JAUME, Pere	1790	PONS, Agustí	1791
LLITERAS, Pere	1809	POU, Rafel	1782
LLULL, Joan	1798	POU, Sebastià	1782
MARTÍN, Josep	1809		1786
MARTORELL, Joan	1798		1798
MAS, Francesc	1788		1803
MAS GIL, Guillem	1809		1804
MATARÓ, Antoni	1782	PROHENS, Cosme	1782
MATZ, Joan	1790 (II)		1788
	1792		



PUIGSERVER, Francesc	1786	SANTANDER, Ramón	1788
PUJOL, Antoni	1791	SANTANDREU SEGUÍ, Joan	1798
PUJOL, Francesc	1809	SASTRE, Josep	1788
PUJOL, Margalida	1790	SEGUÍ, Vidua de	1782
REINÉS, Josep	1803	SERRA, Gabriel	1790
RIBERA, Jerònim	1786		1799
	1790	SERRA, Guillem	1782
RIERA, Antoni	1791	SERRA, Miquel	1782
RIERA, Josep	1792	SINTES, Antoni	1788
RIPOLL, Josep	1786	SOLIVELLAS, Antoni	1809
RIPOLL, Pere Onofre	1786	SOLLERICH, Marquès de	1786
RIPOLL DE JUAN, Josep	1798	SORÀ, Joan	1798
RIPOLL DE JUAN, Pere	1788	SORÀ, Maria	1809
RIUTORT, Bernat	1798	SORÀ, Pere	1809
ROCA, Antoni	1804	TARONGÍ, Bartomeu	1782
ROCA, Joaquim	1809	TARONGÍ, Francesc	1786
ROSSELLÓ, Nadal	1809	TÉLLEZ, Ildefonso	1803
RUIZ, Juan	1791	TERRES RIBERA, Jaume	1809
SALAS, Antoni	1782	TOLRRÀ, Antoni	1803
SALAS, Francesc	1791	VALLS, Miquel	1809
	1803	VERD, Miquel	1798
SAMPOL NADAL, Antoni	1803	VILLALONGA, Bartomeu	1798
	1809	VIVES, Jaume	1788
SANCHO, Gabriel	1798	ZAFORTEZA, Joan	1790

- \* Los números romanos entre paréntesis indican el número de registros en los que participan en un mismo año.

FUENTE: Elaboración personal en base a los registros localizados en el *Archivo General de Indias*, "Indiferente General".

CUADRO 2

SALIDAS DE EMBARCACIONES HACIA AMÉRICA, 1778-1845 \*

(Puerto de Palma; los valores consignados se expresan en reales de vellón)

<i>Embarcación</i>	<i>Tone- laje</i>	<i>Fecha salida</i>	<i>Propietario</i>	<i>Capitán/Maestre</i>	<i>Destinación</i>	<i>Valor carga</i>
Jabeque <i>La Virgen del Buen Camino</i>	320	13 . VI . 1782	—	Jaume Capó	Habana	187.363
Jabeque <i>La Virgen de los Dolores</i>	—	30 . II . 1783	—	Francesc Buznego	Habana	188.685
Jabeque <i>St. Cristo de Sta. Cruz</i>	—	31 . V . 1783	—	Claudi Guitard	Habana	80.472
Fragata <i>La Unión</i>	300	19 . V . 1786	—	Francesc Capó	San Juan-Habana	466.572
Bergantín <i>La Virgen del Carmen</i>	—	17 . III . 1787	—	Cristòfol Amengual / Guillem Feliu	San Juan	115.642
Bergantín <i>Ntra. Sra. del Rosario</i>	—	18 . I . 1788	—	Francesc Buznego / Joan Santandreu	Buenos Aires	258.312
Bergantín <i>Ntra. Sra. del Carmen</i>	180	24 . III . 1788	—	Joan González Cepeda / Guillem Feliu	Habana	122.224
Bergantín <i>Sto. Cristo de Sta. Cruz</i>	130	18 . II . 1788	Benet Capó Puigserver	Benet Capó Puigserver	San Juan	205.987
Fragata <i>La Unión</i>	300	14 . IV . 1788	—	Francesc Capó	La Guaira	128.685
Bergantín <i>Santiago el Mahonés</i>	100	12 . III . 1788	—	Jaume Vives / Josep Sastre	Habana	142.981
Bergantín <i>Ntra Sra. del Carmen</i>	—	11 . II . 1790	—	Joan González Cepeda / Guillem Feliu	San Juan	100.426
Bergantín <i>La Sagrada Familia</i>	—	13 . IV . 1790	Gabriel Serra	Gabriel Serra	Habana	28.411
Bergantín <i>Sto. Cristo de Sta. Cruz</i>	170	6 . VI . 1791	Benet Capó Puigserver	Benet Capó Puigserver	San Juan	218.334 <sup>5</sup>

<i>Embarcación</i>	<i>Tone- laje</i>	<i>Fecha salida</i>	<i>Propietario</i>	<i>Capitán/Maestre</i>	<i>Destinación</i>	<i>Valor carga</i>
Bergantín <i>La Virgen del Carmen</i>	—	4. III .1791	—	Joaquim Pujol	Montevideo	383.568'5
Fragata <i>La Unión</i>	300	23. IV .1791	Francesc Capó	Francesc Capó	La Guaira	317.544'5
Bergantín <i>Ntra. Sra. del Carmen</i>	80	18. IV .1792	—	Joan González Cepeda	San Juan	133.915
Bergantín <i>Sto. Cristo de Sta. Cruz</i>	36	7. XII .1798	—	Joan Mayol	La Guaira	141.377
Fragata <i>La Sagrada Familia</i>	130	30. IV .1799	—	Gabriel Serra	Montevideo	22.469
— — —	—	— — 1800	—	Joan Mayol	Cumaná	—
Bergantín <i>El Doloroso</i>	110	5. II .1802	—	Pau Serra / Benet Capó i Coll	Cumaná	84.364
Fragata <i>La Habanera</i>	144	28. IV .1803	—	Antoni Nació	Habana	177.447'5
Fragata <i>La Sagrada Familia</i>	—	— — 1803	—	Joan Guasp	Caracas-Cumaná	—
Polacra <i>La Concepción</i>	40	21. VII .1804	—	Joan Mayol	La Guaira	236.686
Polacra <i>La Virgen del Pilar</i>	—	— — 1804	—	Joaquim Roca	Cumaná-La Guaira	—
Fragata <i>La Unión</i>	300	8. V .1804	Billón e Hijo	Benet Capó i Sorá	La Guaira (C)	1.220.439'5
Jabeque <i>S. Antonio de Padua</i>	50	12. IX .1805	Joan Amorós	Joan Amorós	Santa Marta	261.627 (C)
Jabeque <i>Ntra Sra. del Carmen</i>	50	15. XI .1805	Pere Alemán	Gerònim Matas	Veracruz	504.892 (C)
Jabeque <i>Ntra Sra. del Carmen</i>	50	1. VII .1807	Pere Alemán	Benet Capó i Sorá	La Guaira	112.567 (C)
Jabeque <i>Ntra. Sra. de los Dolores</i>	75	9. VI .1809	Joan Esteban	Jaume Esteban	Veracruz	387.881 (C)
Bergantín <i>S. Fco. de Paula</i>	114	24. VII .1809	José de Castro Ferrer	Francesc García Barrrosa	Habana	170.991 (C)
Fragata <i>La Pura Concepción</i>	200	15. VII .1809	—	Guillem Ferrer / Miquel Palmer	Habana	167.827
Bergantín <i>San Rafael</i>	180	21. VI .1809	Miquel Ferragut	Pau Sorá / Antoni Sampol Nadal	Habana	301.363

<i>Embarcación</i>	<i>Tone- laje</i>	<i>Fecha salida</i>	<i>Propietario</i>	<i>Capitán/Maestre</i>	<i>Destinación</i>	<i>Valor carga</i>
Fragata <i>Ntra. Sra. de la Aurora</i>	— — —	1813	—	Agustí Marsal	Habana	—
Bergantín <i>Ntra. Sra. del Carmen</i>	—	24. VII .1813	—	Rafael Mulet	Montevideo	122.149
Goleta <i>Fénix</i>	—	28. VII .1813	—	Agustí de Echevarría	Puerto Cabello	159.742
Goleta <i>Ntra. Sra. de la Sisa</i>	—	21. IX .1813	—	Joan B. Janer	Cumaná	25.262
Corbeta <i>Ntra. Sra. Misericordia</i>	—	28. IX .1813	—	Josep Font	Habana	144.286
Bergantín <i>San Buenaventura</i>	—	9. IX .1813	—	Jaume Sastre	Cumaná	161.615
Bergantín <i>Ntra. Sra. de la Merced</i>	—	13. IX .1813	—	Magí Griver	Cumaná	122.880
Bergantín <i>San José</i>	—	14. IX .1813	—	Francesc Teixidor	Puerto Cabello	111.641
Polacra <i>Santa Ana</i>	—	15. IX .1813	—	Josep Rodríguez	Habana	184.815
Corbeta <i>Santa Teresa</i>	—	16. IX .1813	—	Josep A. Devesa	Veracruz	254.604
Goleta <i>Sta. Rosalía</i>	—	17. IX .1813	—	Josep Cuní	Matanzas	121.679
Fragata <i>La Atrevida</i>	—	23. IX .1813	—	Francesc Lleners Grau	Montevideo	237.224
Fragata <i>Regla</i>	—	23. IX .1813	—	Josep Masana	Habana	169.204
Bergantín <i>Lugar</i>	—	15. X .1813	—	Joan J. de Arriola	Santiago de Cuba	183.181
Polacra <i>San José</i>	—	23. X .1813	—	Salvador Carbonell	Habana	81.235
Bergantín <i>San Mateo</i>	—	26. X .1813	—	Salvador Prats	San Juan	161.774
Polacra <i>San Juan Bautista</i>	—	8. XI .1813	—	Benet Capó i Sorá	Cumaná	107.731
Polacra <i>Ntra. Sra. del Buen Viaje</i>	—	12. XI .1813	—	Isidre Reynals	Montevideo	119.524
Polacra <i>Santa Ana</i>	—	12. XI .1813	—	Josep Castelló	San Juan	217.224
Polacra <i>Ntra. Sra. de los Milagros</i>	— — —	1814	—	Josep Botet	Montevideo	—
Bergantín <i>El Sereno</i>	—	1. I .1814	—	Joan Guasch y Miró	Habana	233.500
Goleta <i>Sta. Rosalía</i>	—	4. I .1814	—	Francesc Maristany	Montevideo	171.801

<i>Embarcación</i>	<i>Tone- laje</i>	<i>Fecha salida</i>	<i>Propietario</i>	<i>Capitán/Maestre</i>	<i>Destinación</i>	<i>Valor carga</i>
Bergantín <i>San José</i>	—	4. I .1814	—	Salvador Blanch	Montevideo	91.734
Bergantín <i>S. Antonio Abad</i>	—	11. I .1814	—	Salvador Roig	Veracruz	37.478
Bergantín <i>San Miguel</i>	—	11. I .1814	—	Joan Comas	Veracruz	63.043
Bergantín <i>Ntra. Sra. del Rosario</i>	—	10. I .1814	—	Josep Agustí Rivera	Montevideo	16.936
Bergantín <i>San José</i>	—	17. I .1814	—	Josep Llorens	San Juan	51.095
Fragata <i>Tres Amigos</i>	—	5. IV .1814	—	Antoni Gibert	Veracruz	32.102
Bergantín <i>Amistad</i>	—	24. V .1814	—	Antoni Pascual	San Juan	259.673
Bergantín <i>Bello Indio</i>	98	9. VII .1815	Ramon Bosch	Dídac Fernández Antoni Llabrés / Jaume Sastre	La Guaira San Juan	251.022 (C) 188.150'5
Bergantín <i>San Buenaventura</i>	—	27. V .1815	—	Salvador Prats	San Juan	159.760
Bergantín <i>San Bartolomé</i>	130	7. IX .1815	—	Andreu Coll	Veracruz	292.575'5
Polacra <i>La Virgen de la Esperanza</i>	80	31. V .1815	Andreu Coll	Andreu Coll	Veracruz	292.575'5
Polacra <i>Sto. Angel de la Guardia</i>	—	23. V .1815	—	Joaquim Arnau Ros	San Juan	184.152
Jabeque <i>Sto. Cristo de Sta. Cruz</i>	—	24. X .1815	—	Joan Fols / Miquel Bujosa	Habana	47.448'5
Bergantín <i>San Rafael</i>	—	4. III .1816	—	Pau Sorá	Habana	289.049
Fragata <i>La Purísima Concepción</i>	—	13. III .1816	—	Guillem Ferrer / Joan Palmer	San Juan-Habana	229.085
Folacra <i>Sto. Angel de la Guardia</i>	150	18. XI .1816	—	Joaquim Arnau Ros	San Juan	162.546
Bergantín <i>San Bartolomé</i>	130	2. IX .1816	—	Salvador Prats	San Juan	211.889
Bergantín <i>La Beata Cata- lina</i>	—	7. V .1816	—	Nicolau Siurana	La Guaira	208.273
Goleta <i>La Luisa</i>	—	7. V .1816	—	Martí Mulet	Cumaná	141.649
Bergantín <i>Santo Cristo</i>	—	22. V .1817	—	Miquel Bujosa	San Juan-Habana	38.141



<i>Embarcación</i>	<i>Tone- laje</i>	<i>Fecha salida</i>	<i>Propietario</i>	<i>Capitán/Maestre</i>	<i>Destinación</i>	<i>Valor carga</i>
Jabeque <i>S. Antonio de Padua</i>	62	21. X .1817	Francesc Frontera	Francesc Frontera	Habana	59.883
Goleta <i>San José</i>	—	6. VI .1817	—	Pere Roig / S. Llabrés	Santiago de Cuba	35.466
Jabeque <i>S. Juan Bautista</i>	46	10. VIII .1818	Joan Servera	Josep Pedro Martínez	Habana	84.114
Polacra <i>La Humildad</i>	—	1. IV .1824	—	Guillem Ferrer	Puerto Rico	191.203
Bergantín-goleta <i>Palmira</i>	—	9. VI .1824	—	Llorenç Moncadas	[No se indica]	131.515
Jabeque <i>San Lorenzo</i>	—	9. VI .1824	—	Rafel Bennasser	Puerto Rico	67.242
Polacra <i>La Humildad</i>	—	23. XII .1824	—	Guillem Ferrer	Puerto Rico	320.629
Bombarda <i>La Rita</i>	—	4. V .1825	—	Mateu Mercer	Puerto Rico	70.361
Bergantín-goleta <i>Palmira</i>	—	20. V .1825	—	Domingo Già	Puerto Rico	115.826
Polacra <i>La Humildad</i>	—	27. II .1826	—	Guillem Ferrer	Habana	331.262
Polacra <i>La Humildad</i>	—	21. I .1828	—	Guillem Ferrer	Puerto Rico	129.364
Bergantín <i>San Rafael</i>	—	9. I .1829	—	Pau Sorà	Habana	154.020
Polacra <i>La Humildad</i>	—	21. I .1829	—	Guillem Ferrer	Puerto Rico	126.520
Goleta <i>S. Antonio de Padua</i>	—	22. V .1829	—	Antoni Cabrer	Puerto Rico	34.199
Jabeque <i>San José</i>	—	6. VI .1829	—	Jaume Miró	Puerto Rico	62.138
Jabeque <i>Carmen</i>	—	5. IX .1829	—	Pere A. Gazà	Matanzas	135.323
Jabeque <i>San Lorenzo</i>	—	2. X .1829	—	Antoni Mulet	Puerto Rico	105.726
Jabeque <i>Concepción</i>	—	3. X .1829	—	Bernat Tomás	Habana	149.697
Bergantín <i>San Rafael</i>	—	10. XII .1829	—	Pau Sorà	Habana	382.258
Polacra <i>La Humildad</i>	—	19. XII .1829	—	Guillem Ferrer	Puerto Rico	315.320
Polacra <i>Idria</i>	140	3. I .1838	—	Pere Joan Oliver	Habana	—
Polacra <i>Palma</i>	45	12. I .1838	—	Joan Vidal	Puerto Rico y Cuba	—
Bergantín-goleta <i>San José</i>	95	16. I .1838	—	Sebastià Estrany	Puerto Rico y Cuba	—
Queche <i>María</i>	46	27. I .1838	—	Josep Darder	Puerto Rico	—
Queche <i>Los Tres Hermanós</i>	105	1. II .1838	—	Josep Pascual	Puerto Rico	—
Bergantín <i>San Rafael</i>	184	3. II .1838	—	Pau Sorà	Habana	—
Bergantín-goleta <i>Palmira</i>	105	6. II .1838	—	Miquel Morey	Santiago de Cuba	—
Balandra <i>Sansón</i>	49	16. II .1838	—	Bernat Nicolau	Puerto Rico	—

<i>Embarcación</i>	<i>Tone- laje</i>	<i>Fecha salida</i>	<i>Propietario</i>	<i>Capitán/Maestre</i>	<i>Destinación</i>	<i>Valor carga</i>
Polacra <i>San José (Apolo)</i>	89½	16. II . 1838	—	Antoni Singala	Habana	—
Queche <i>Cereo</i>	60	19. II . 1838	—	Honorat Berga	Habana	—
Bergantín <i>San José</i>	180	19. II . 1838	—	Josep Estadas Sabater	Habana	—
Polacra <i>Atenas</i>	181	26. II . 1838	—	Josep Cáceres	Habana	—
Queche <i>Ntra. Sra. del Carmen</i>	74	7. IV . 1838	—	Joan Mayol	Habana	—
Bergantín-goleta <i>Tres de Agosto</i>	73	7. IV . 1838	—	Bartomeu Colom	Habana	—
Polacra <i>Lealtad</i>	190	10. IV . 1838	—	Josep Casas	Habana	—
Polacra <i>Trinidad</i>	80	18. V . 1838	—	Miquel Fiol	Habana	—
Corbeta <i>San Jorge</i>	186	15. V . 1838	—	Fulgenci Cáceres	Habana	—
Bergantín <i>Cid</i>	104	15. IX . 1838	—	Josep Villalonga	Habana	—
Goleta <i>Minerva</i>	70	20. IX . 1838	—	Francesc Vinent	Habana	—
Bergantín <i>Pelayo</i>	162	21. IX . 1838	—	Jaume Miró Granada	Habana	—
Queche <i>San Antonio</i>	77	8. X . 1838	—	Miquel Llompart	Habana	—
Bergantín-goleta <i>Palmira</i>	102	10. X . 1838	—	Miquel Morey	Santiago de Cuba	—
Queche <i>Tres Hermanos</i>	150	10. XI . 1838	—	Antoni Colomar	Puerto Rico	—
Polacra <i>Lealtad</i>	130	17. XII . 1838	—	Josep Casas	Habana	—
Polacra <i>Atenas</i>	181	4. I . 1839	—	Josep Cáceres	Habana	—
Bergantín <i>Leónidas</i>	194	4. I . 1839	—	Jacint Vidal	Habana	—
Bergantín-goleta <i>San José</i>	95	12. I . 1839	—	Sebastià Estrany	Habana	—
Queche <i>Cereo</i>	60	14. I . 1839	—	Honorat Berga	Habana	—
Bergantín <i>San Rafael</i>	184	18. I . 1839	—	Agustí Sorà	Habana	—
Polacra-goleta <i>Carmen</i>	74	19. I . 1839	—	Joan Mayol	Habana	—
Bergantín-goleta <i>Ernesto</i>	102	23. I . 1839	—	Pere Noalles	Habana	—
Polacra <i>Arístides</i>	112	23. I . 1839	—	Joan González Cepeda	Habana	—
Bergantín-goleta <i>Tres de Agosto</i>	73	25. I . 1839	—	Bartomeu Colom	Santiago de Cuba	—
Polacra-goleta <i>María</i>	46	22. II . 1839	—	Josep Darder	Puerto Rico	—

<i>Embarcación</i>	<i>Tone- laje</i>	<i>Fecha salida</i>	<i>Propietario</i>	<i>Capitán/Maestre</i>	<i>Destinación</i>	<i>Valor carga</i>
Bergantín <i>El Americano</i>	186	1. III . 1839	—	Joaquim Pujol	Habana	—
Bergantín <i>Dionis</i>	172	1. III . 1839	—	Joan Font	Habana	—
Polacra <i>Trinidad</i>	80	16. III . 1839	—	Miquel Fiol	Habana	—
Bergantín-goleta <i>Diligente</i>	65	27. III . 1839	—	Joan González Cepeda	Habana	—
Polacra-goleta <i>Palmira</i>	45	2. IV . 1839	—	Joan Vidal	Puerto Rico	—
Bergantín <i>Pelayo</i>	162	12. IV . 1839	—	Josep Miró Granada	Habana	—
Bergantín <i>Cid</i>	104	12. IV . 1839	—	Josep Villalonga	Matanzas	—
Polacra <i>Lavinia</i>	85	24. IV . 1839	—	Bernat Roca	Puerto Rico	—
Bergantín <i>Solitario</i>	180	16. V . 1839	—	Josep Estades Sabater	Habana	—
Queche <i>San Antonio</i> ( <i>Palmesano</i> )	77	25. V . 1839	—	Bernat Nicolau	Habana	—
Bergantín <i>San José</i> ( <i>Victoria</i> )	95	28. V . 1839	—	Antoni Peña	Santiago de Cuba	—
Folacra <i>Atenas</i>	181	24. VIII. 1839	—	Josep Cáceres	Habana	—
Queche <i>Cereo</i>	60	6. IX . 1839	—	Honorat Berga	Matanzas	—
Bergantín <i>San Antonio</i>	90	13. IX . 1839	—	Pere Antoni Gazà	Habana	—
Polacra <i>La Concha</i>	120	14. IX . 1839	—	Miquel Prats	Habana	—
Polacra <i>Lealtad</i>	130	19. IX . 1839	—	Josep Casas	Habana	—
Bergantín <i>San Rafael</i>	184	1. X . 1839	—	Agustí Sorà	Habana	—
Bergantín <i>El Brillante</i>	150	4. X . 1839	—	Antoni Singala	Habana	—
Polacra <i>Columbus</i>	172	2. I . 1845 (a)	—	Antoni Canaves	Habana	—
Bergantín <i>Beatriz</i>	120	4. I . 1845	—	Honorat Berga	Habana	—
Goleta <i>Sara</i>	83	11. I . 1845	—	Jaume Guiscafré	Habana	—
Polacra <i>Isabel</i>	130	5. II . 1845	—	Raimon Puigserver	Habana	—
Bergantín <i>Divino</i>	172	13. II . 1845	—	Joan Font	Habana	—
Polacra <i>Concha</i>	120	22. II . 1845	—	Miquel Prats	Habana	—
Bergantín <i>Americano</i>	186	26. II . 1845	—	Francesc Pujol	Habana	—
Polacra <i>Catalina</i>	106	18. III . 1845	—	Josep Enseñat	Habana	—
Bergantín <i>Pelayo</i>	182	18. III . 1845	—	Josep Miró Granada	Habana	—

<i>Embarcación</i>	<i>Tone- laje</i>	<i>Fecha salida</i>	<i>Propietario</i>	<i>Capitán/Maestre</i>	<i>Destinación</i>	<i>Valor carga</i>
Queche <i>San Francisco</i>	—	22 . III . 1845	—	Josep Bosch	Habana	—
Bergantín <i>El Brillante</i>	136	11 . IV . 1845	—	Francesc Singala	Habana	—
Bergantín <i>Cid</i>	187	21 . IV . 1845	—	Josep Villalonga	Habana	—
Polacra <i>Lealtad</i>	180	15 . V . 1845	—	Josep Casas	Habana	—
Corbeta <i>Ceres</i>	428	16 . V . 1845	—	Joaquim Pujol	Habana	—
Bergantín <i>Solitario</i>	108	17 . V . 1845	—	Josep Estades Sabater	Habana	—
Bergantín <i>Belsicario</i>	179	17 . V . 1845	—	Joan González	Habana	—
Polacra <i>Aristides</i>	169	17 . V . 1845	—	Antoni Palmer	Habana	—
Bergantín <i>Minerva</i>	163	31 . V . 1845	—	Esteva Salvá	Cuba	—
Polacra <i>Carmen</i>	99	31 . V . 1845	—	Pere Oliver	Habana	—
Bergantín <i>Cid</i>	187	10 . I . 1846	—	Josep Engrañar	Habana	—
Bergantín <i>Americano</i>	177	17 . I . 1846	—	Antoni Pujol	Habana	—
Bergantín <i>El Brillante</i>	136	17 . I . 1846	—	Francesc Singala	Habana	—

(°): Esta relación es, obviamente, incompleta. Ahora bien, se trata del primer intento para identificar la presencia real de embarcaciones con participación mallorquina en América.

(C): Registros abiertos por mallorquines en el puerto de Cádiz.

(a): Se trata de la fecha en la que se cierra el registro, y atañe a 1845 y los casos de 1846.

CUADRO 3

LLEGADA DE EMBARCACIONES PROCEDENTES DE AMÉRICA, 1778-1818  
(CON PARTICIPACIÓN MALLORQUINA DOCUMENTADA)

(Puertos de Palma y Cádiz; los valores consignados se expresan en reales de vellón. Se señalan únicamente los registros valorados del puerto de Palma)

<i>Embarcación</i>	<i>Fecha llegada</i>	<i>Propietario</i>	<i>Capitán / Maestre</i>	<i>Procedencia</i>	<i>Valor carga</i>
Jabeque <i>Ntra. Sra. de los Dolores</i>	15. X .1785	—	Francesc Buznego	Habana	233.657
Bergantín <i>Ntra. Sra. del Carmen</i>	22. XII .1787	—	Guillem Feliu	Habana	154.038
Fragata <i>La Unión</i>	8. XI .1787	—	Francesc Capó	Habana	343.631
Bergantín <i>Santiago el Mahonés</i>	—	—	Jaume Vives	Habana	—
Bergantín <i>San Blas</i>	24. VII .1788	—	Joan Castells	Habana	120.056
Polacra <i>San José</i>	—	—	Josep Llofriu	Veracruz	—
Bergantín <i>Ntra. Sra. del Rosario</i>	5. IX .1789	—	Francesc Buznego	Montevideo	245.258
Bergantín <i>La Sagrada Familia</i>	10. I .1789	Gabriel Serra	Gabriel Serra	Habana	125.372
Bergantín <i>Ntra. Sra. del Carmen</i>	10. II .1789	—	Guillem Feliu	Habana	53.179
Fragata <i>San Buenaventura</i>	—	Vicenç de la Torre	Manuel de Somarriba	Montevideo	—
Bergantín <i>Sto. Cristo de Sta. Cruz</i>	20. X .1789	Benet Capó Puigserver	Benet Capó Puigserver	Habana	180.936
Fragata <i>La Unión</i>	26. II .1790	—	Francesc Capó / Xavier de Arrambide	La Guaira	468.442
Bergantín <i>Ntra Sra. del Carmen</i>	30. XI .1790	—	Joan González Cepeda	Habana	117.821
Bergantín <i>La Sagrada Familia</i>	—	Gabriel Serra	/ Guillem Feliu	Habana	—
Bergantín <i>Sto. Cristo de Sta. Cruz</i>	1. VIII .1792	Benet Capó Puigserver	Gabriel Serra	Habana	—
Bergantín <i>Princesa de Asturias</i>	—	Josep Llofriu	Benet Capó Puigserver	Habana	141.639
Fragata <i>La Unión</i>	4. III .1793	—	Josep Llofriu	Montevideo	—
Bergantín <i>La Sagrada Familia</i>	—	Gabriel Serra	Francesc Capó	La Guaira	232.566
			Gabriel Serra	Habana	—



<i>Embarcación</i>	<i>Fecha llegada</i>	<i>Propietario</i>	<i>Capitán / Maestre</i>	<i>Procedencia</i>	<i>Valor carga</i>
Fragata <i>S. Antonio de Padua</i>	—	Vicenç de la Torre	Francesc de la Torre	Montevideo	—
Bergantín <i>Ntra. Sra. del Carmen</i>	19. X .1793	—	Joaquim Pujol	Montevideo	554.792
Bergantín <i>La Sagrada Familia</i>	—	Gabriel Serra	Gabriel Serra	Habana	—
Bergantín <i>El Doloroso</i>	—	Benet Capó i Coll	Benet Capó i Coll	La Guaira	—
Fragata <i>La Sagrada Familia</i>	—	—	Benet Capó i Sorà	La Guaira	—
Polacra <i>La Purísima Concepción</i>	—	—	Joan Mayol	La Guaira	—
Fragata <i>Ntra. Sra. de los Dolores</i>	—	—	Benet Capó i Sorà	La Guaira	—
Bergantín <i>Ntra. Sra. de la Victoria</i>	—	Canadell i Cía.	Rafael García	Veracruz	—
Bergantín <i>El Jazmín</i>	—	Guillem Nicolau	Guillem Nicolau	Habana	—
Místico <i>Santo Tomás</i>	—	—	Benet Capó i Sorà	La Guaira	—
Jabeque <i>Ntra. Sra. de los Dolores</i>	—	—	Jaume Esteban	Veracruz-Habana	—
Fragata <i>Cristina</i>	—	—	Jaume Villalonga	Habana	—
Bergantín <i>Sto. Cristo de la Salud</i>	—	Cristòfol Cruçet	Pere Murquis	Habana	—
Goleta <i>La Favorita</i>	—	—	Antoni Pascual	San Juan	(a)
Fragata <i>La Sagrada Familia</i>	—	Gabriel Romeu	Gabriel Romeu	Montevideo	—
Fragata <i>Feliz</i>	—	—	Josep Cotarro	Veracruz-Habana	—
Bergantín <i>Quimet</i>	—	Joan Gelpi	Joan Gelpi	Habana	—
Goleta <i>La Rosa</i>	—	—	Ramon Corà	San Juan	—
Goleta <i>La Esperanza</i>	—	—	Pau Gibert	San Juan	212.555
Bergantín <i>El Venezuela</i>	—	—	Joan Guasp	San Juan	—
Bergantín <i>El Lobo</i>	—	—	Gerard Rabassa	Habana	—
Goleta <i>La Unión</i>	—	—	Joan Bonet Soler	Cumaná	—
Polacra <i>La Rosalía</i>	—	—	Miquel Rexach	Cumaná	—
Goleta <i>Ntra. Sra. del Carmen</i>	—	—	Marià Arrufat / Josep A. Vidal	San Juan	—
Goleta <i>Brillante</i>	—	—	Josep Alba	San Juan	—
Bergantín <i>El Monteverde</i>	—	—	Pere Prats	San Juan	—
Bergantín <i>Arriera</i>	—	—	Pere Rovirola	San Juan	—
Bergantín <i>S. Fco. de Asís</i>	—	—	Josep Llenas	San Juan	—

<i>Embarcación</i>	<i>Fecha llegada</i>	<i>Propietario</i>	<i>Capitán / Maestre</i>	<i>Procedencia</i>	<i>Valor carga</i>
Bergantín <i>Santa María</i>	—	—	Josep Prats Pi	San Juan	—
Goleta <i>Golondrina</i>	10 . IX . 1812	—	Francesc Girandi	Santiago de Cuba	—
Polacra <i>Angel de la Guarda</i>	27 . X . 1812	—	Jaume Marquès	Habana	—
Fragata <i>Isabel</i>	19 . XII . 1812	—	Llorenç Balzán	Habana	—
Bergantín <i>Fernando el Restaurador</i>	5 . I . 1813	—	Antoni Rodríguez	Habana	—
Corbeta <i>Armonía</i>	—	—	Domingo Casals	Maracaibo y Puerto Rico	—
Bergantín <i>Oriente</i>	9 . I . 1813	—	Joan Reynés	Puerto Rico	—
Bergantín <i>San Francisco de Paula</i>	28 . XII . 1812	—	Isidre Rovira	Montevideo	—
Fragata <i>Montserrat</i>	25 . I . 1813	—	Josep Samà	Habana	—
Bergantín <i>San José</i>	27 . I . 1813	—	Josep Ribera	Habana	—

(a): Realiza dos viajes durante el año 1811.

NOTA: No es posible en todos los casos, con los registros del *Archivo de Indias*, identificar las fechas de llegada a Palma. Su establecimiento en los nueve últimos buques ha sido factible gracias a los fondos de la aduana del puerto de Palma, *Arxiu del Regne de Mallorca*, “Arxiu Històric” núm. 6.208.

CUADRO 4

EXPORTACIONES A AMÉRICA DESDE EL PUERTO DE PALMA, 1824-1829

	1824	1825	1826	1828	1829
Abanicos	—	—	—	—	24 doc.
Aceite	2.170	220	—	1.937	4.770
Aceite de almendras	230 <sup>5</sup>	—	104	128	1.433 <sup>5</sup>
Aceitunas	115	12	37	120	60
Aguardiente	8.724	2.495	4.932	460	18.266
“Alba flor”	—	—	—	—	50
Alcaparras	—	—	—	20	483
Alcaparrones	45	—	—	—	—
Alfombras	3 un.	—	—	—	—
Almendras	—	—	—	250	17 <sup>6</sup>
Almendrón	644	80	251	252	1.707
Alpiste	—	—	—	—	4
Anís	12	—	—	—	11
Avellanas	—	—	—	—	104
Azafrán	—	—	—	—	0 <sup>3</sup>
Bayeta	—	2 varas	—	—	—
Botas	24 pares	—	—	—	20 pares
Botifarras	—	—	—	—	2
Cáñamo	—	—	—	—	104
Cartones estraza	—	—	—	8	—
Cómoda caoba	1 un.	—	—	—	—
Confites	—	—	—	—	23
Cotonia	—	—	—	—	1.400 varas
Cucharas	5 gruesas	—	—	—	—
Cuerdas de guitarra	—	30 gruesas	—	—	380 gruesas
Chufas	12	—	—	—	11

	1824	1825	1826	1828	1829
Dátiles	—	—	10	—	—
Dulces	11'5	—	—	—	—
Fideos	—	6	—	—	85
Frutas	—	—	10'5	—	—
Frutas en aguardiente	12	—	—	—	73
Frutas en almíbar	11	—	—	17	325
"Grano de almendras"	6	8	—	—	200
Guitarras	—	—	—	—	3
Habas	7 qrs.	—	—	—	35
Higos	—	—	—	—	468
Hilo	4	0'4	—	—	12
Horchata	1	—	—	—	—
Jabón	1.100	—	—	680	3.781'5
Juguetes de barro	—	—	—	—	61'6 doc.
Ladrillos	—	50 doc.	—	15 millares	500 doc.
Lanillas	—	—	—	680 varas	400 varas
Licor	11'5	—	—	6	11
Linazas	—	—	—	—	24
Malvasía	478	—	—	—	24
Mantas	25 un.	—	—	—	250 un.
Medias	—	4 pares	—	—	—
Morcillas	—	0'8	—	—	—
Moscatel	22	—	—	—	87
Nueces	—	—	—	—	61'6
Ollas de barro	14 cargas	10 cargas	10 cargas	10 cargas	90 cargas
		50 doc.			350 doc.
Papel	—	—	—	3 balas	—
Pasas	—	—	—	—	200
Peladillas	16	—	—	—	—

	1824	1825	1826	1828	1829
Piedra yeso	—	—	—	—	2.442
Pimienta	—	15	40	110	28
Pipas	288 gruesas 10 doc.	—	180 gruesas	—	232 gruesas
Platos	—	—	—	—	80 doc.
Fomada	7 doc. botas	—	—	—	—
Queso	12	—	—	—	57
Salchichas	75	2	—	—	6 cajones
Sanguijuelas	—	—	—	20.000 un.	9.500 un.
Semillas	—	—	—	—	3
Semillas de hortalizas	—	—	—	3	—
Semilla de lino	—	—	—	—	4
Sémola	—	—	—	—	8
Sobrasada	—	5	—	—	10
Tallarines	—	—	—	—	4 <sup>5</sup>
Terralla	20 cargas	—	—	—	33 cargas
Tocino	16	50	—	—	34
Utensilios de pesca	6	32	—	—	—
Vidrios	1.150 un.	—	—	150 doc.	—
Vinagre	9	—	—	—	—
Vino	3.360 <sup>5</sup>	1.120	2	1.460	9.121 <sup>5</sup>
Yeso	—	—	100	80	3.600
Zapatos	109 pares	101 pares	—	—	554 pares
(Otras mercaderías)	—	9 gruesas 2 lliures	—	—	3 doc. 7 un.

NOTA: Las cantidades que no expresan unidad se refieren a arrobas. Doc. = docenas; qrs. = quarteras; un. = unidades.

FUENTE: Elaboración personal en base a los registros de las embarcaciones, *Arxiu del Regne de Mallorca*, "Junta de Comercio", caja 34.